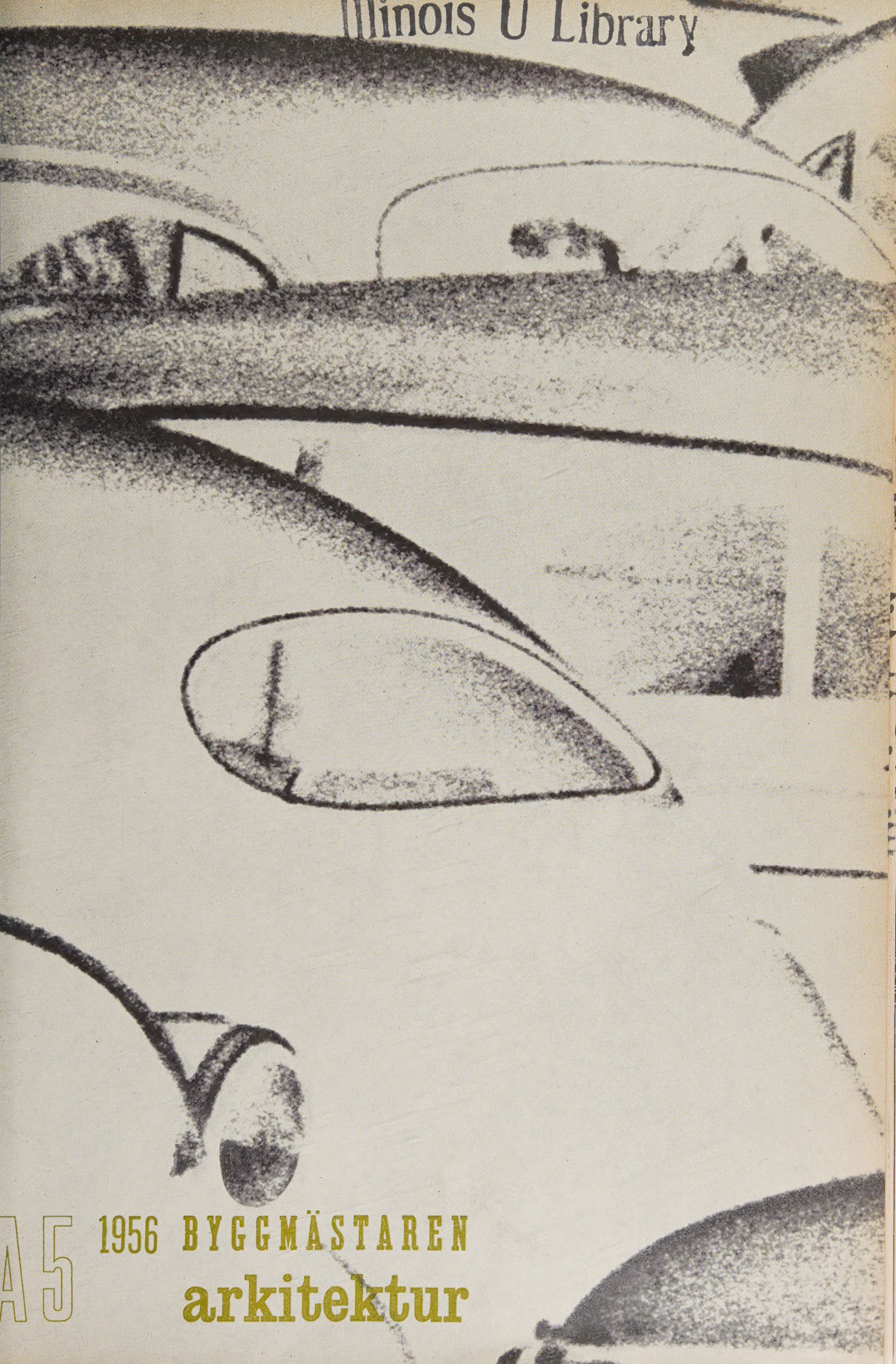


Illinois U Library

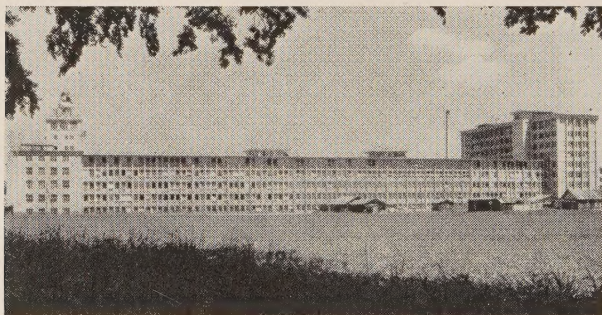


A5 1956 BYGGMÄSTAREN
arkitektur

SOUNDEX



— den obrännbara plattan
för akustik och ventilation



SIEMENS-koncernens anläggningar i München, där 34 000 m² SOUNDEX-tak monterat

flera starka skäl att välja SOUNDEX

- Obrännbar konstruktion
- Separata hål för luft och ljud
- Exakthet i mått och vinklar
- Vacker, färdigbehandlad yta
- Tvättbart utförande
- Sveriges mest sålda akustikplatta

SOUNDEX monteras just nu hos:

Sundsvalls Sparbank,	Sundsvall
Läroverket,	Söderhamn
Lasarettet,	Falun
Särskolan,	Kungsör
Augustenborgsskolan, Ystadsvägen,	Malmö
Kv. Spinneriet,	Malmö
Vaggonfabriken,	Arlöv



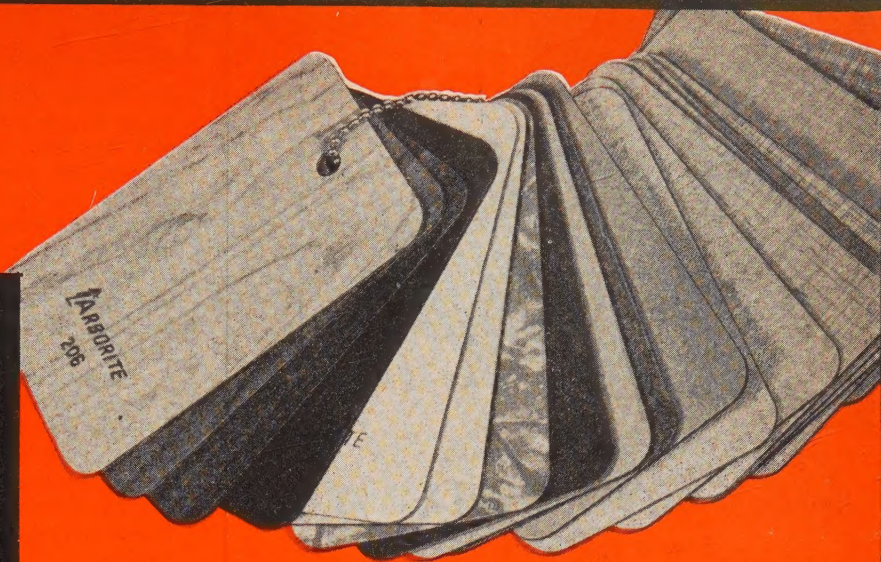
ZERO

AKTIEBOLAG

Huvudkontor: St. Nygatan 38 Tel. 23 27 05 • Postbox: Stockholm
Avdelningskontor i Malmö och Gävle • Licenstillverkning i Australien
Beneluxländerna, Danmark, Finland, Frankrike, Norge, Italien, Spanien
och Mexiko • Egen tillverkning i Tyskland och Schweiz

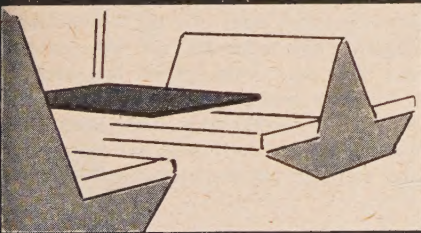
Bil: Rob. Funck Jensen, Aarhus
AB Nybrofabriken, Fröseke

A



PLATTAN

plastlaminat-plattan av världsklass



Över hela världen har det gjorts vackra, hållbara, underhållsfria och hygieniska inredningar och beklädnader med plastlaminat-plattor från de välkända Arborite-fabrikerna i Kanada.

Arborite — A-plattan — tillverkas i Sverige sedan 1953 i samarbete med den kanadensiska koncernen. Produktionen har hittills varit inriktad på export, men genom ökade industriella resurser kan A-plattan nu levereras för fullt även på den svenska marknaden.

Liksom Arborite-plattan genom sina sensationella egenskaper blev en schlager på världsmarknaden kommer A-plattan att bli en succé i Sverige. Mångårig erfarenhet, modern teknisk utrustning i förening med svensk yrkesskicklighet ger en förnämlig produkt, A-plattan med A-kvalitet.

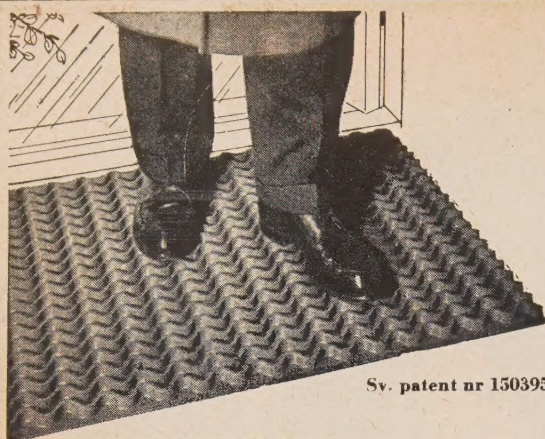
A-plattan är färgbeständig, slitstark, lättarbetad, praktisk och elegant. Finns i 30-tal olika mönster och färger.



Tillverkas av
AB TILAFABRIKEN, TRELLEBORG

A-PLATTAN

MED A-KVALITET



Sv. patent nr 150395

ULVEX mattan

5 års garanti!

En effektiv skrapmatta, med vågformade lameller, lätt att hålla ren och med oöverträffad slitstyrka.

På ULVEX-mattan finns inga lösa delar av trä eller metall som lätt går sönder och faller bort. ULVEX-mattan är helgjuten av prima naturgummikvalitet.

ULVEX-mattan tillverkas i ett 10-tal standardstorlekar samt i specialdimensioner efter beställning.

Färger: grönt, brunt, grått och svart.

Ring eller skriv till oss för offert och prover!

ULVSUNDA GUMMIFABRIKS AB

Bromma

Tel. Stockholm 26 25 60

Man talar om »55-an»
— den stora byggnyheten



Gunnfred

Formolja 55

är en helt ny typ av
formolja!

- »55-an» är uppbyggd på ädelvaxer och vegetabiliska oljor — inga aggressiver försvårar cementets bindning.
- »55-an» gör arbetet lättare — lämnar ingen smetig rest på betongen, formarna släpper omedelbart; kan strykas även våta.
- »55-an» spar tid — levereras fullt färdig för strykning.
- »55-an» är ekonomisk — täcker ända upp till 9 m² per kg.

GUNNAR FREDRIKSON AB

GÖTEBORG

Kronhusg. 12
Tel. 13 42 65

STOCKHOLM

Björngårdsgatan 15
Tel. 44 93 60

MALMÖ

St. Kvarng. 36
Tel. 314 67

Byggnadens lönesystem måste revideras

Tjock avtalslunta en visa i utlandet

Det berättas att under byggkrisen på 40-talet placerades en del byggnadsarbetare på kommunala arbeten, men det gick inte bra. Och varför det? Jo, arbetet bedrevs på ackord, och när avlöningarna skulle betalas ut, visade det sig att byggnadsarbetarna hade åtskilligt mer att lyfta än de vana kommunalarbetarna. Det berodde helt enkelt på att de var inställda på en högre arbetstakt och — trots att det för dem var ett ovanligt jobb — arbetade mer metodiskt och rationellt. Det där ger egentligen hela lösningen till frågan om de höga byggnadsarbetarförhållandena.

Ackordssystemet inom byggnadsindustrin premierar flit och skicklighet, och därför verkar det också produktionsfrämjande. Produktionsökningen har i sin tur bidragit till den löneglidning, som vi talat om i en tidigare artikel. Ackordssystemet har också en annan fördel. Det innebär en väsentlig besparing av arbetsledare. Det behövs ingen övervakning och kontroll på att arbetstiden utnyttjas.

Ingen är nöjd

Men ändå är ingen riktigt nöjd med det nuvarande systemet. Det är nämligen alltför detaljbundet, och det skapar också vissa orättvisor.

Från både arbetar- och arbetsgivarsidan är man i stort sett ense om följande:

Ackordssystemet bör i princip bibehållas.

Det nuvarande systemet är emellertid alltför kinesiskt och ackordsprislisorna svårtolkade.

Man bör därför försöka komma fram till en revidering, så att bristerna rättas till.

Undersökningar i gång

— Det är utvecklingen själv, som tvingar fram en reformering av systemet, konstaterar byggnadsarbetarförbundets förste ordf. Knut Johansson. Man måste få fram en gemensam uppläggning för prissättningen på andra grunder än de nu gällande. För vårt vidkommande är vi på det klara med att vi bör göra en genomgripande översyn av bestämmelserna, och därför har också samtliga byggnadsfack f. n. undersökningar i gång om den saken.

Ett stort problem

Problemet är emellertid så oerhört stort och svårbemästrat, att man inte kan ta upp förhandlingar på vanligt sätt, där man lägger det gamla systemet till grund för ett nytt.

Twister ofrånkomliga

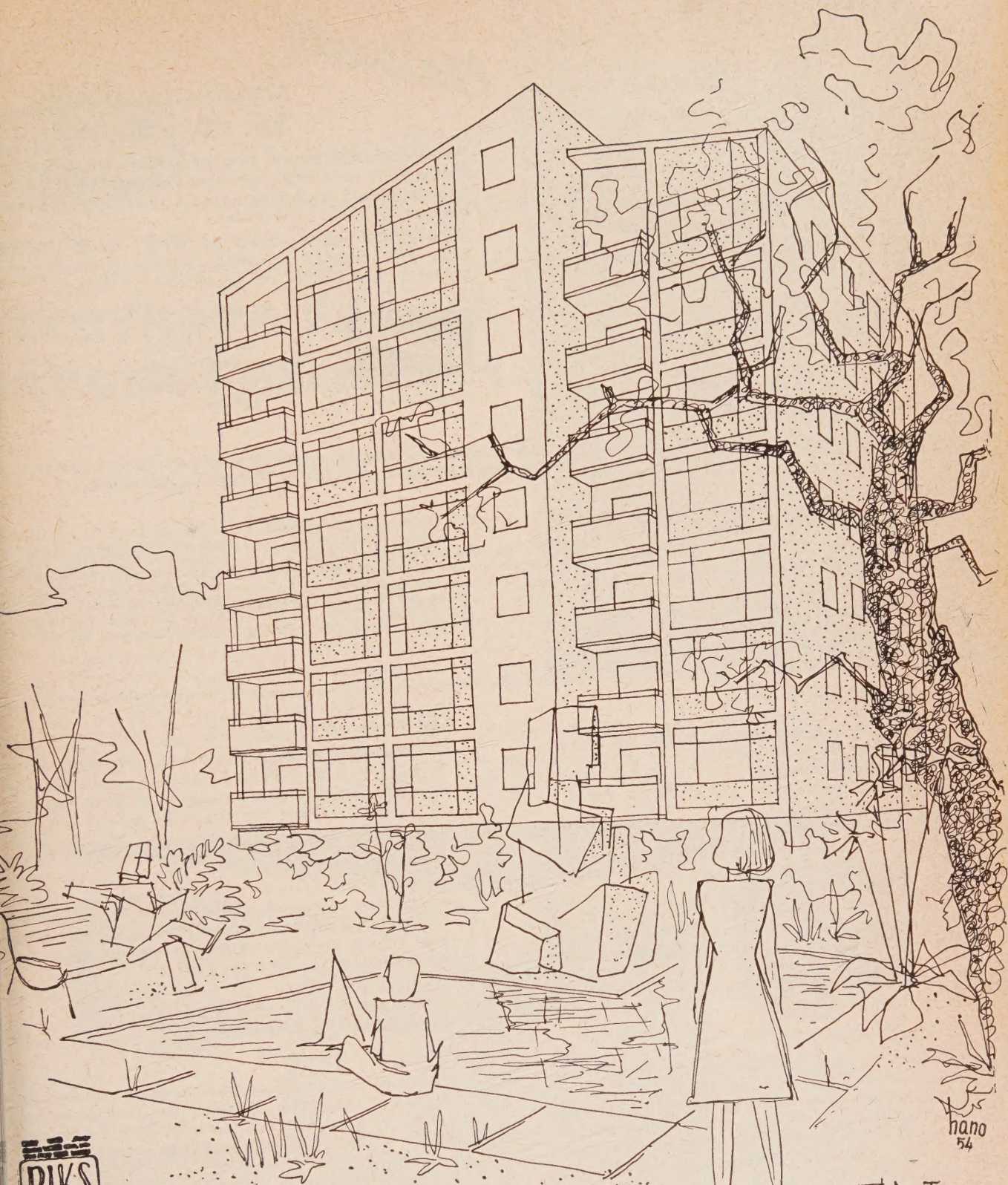
Det nuvarande ackordssystemet leder ofta till tvistigheter. När tusentals arbetsgivare ska tolka det, och tiotusentals arbetare ska avlönas efter det, så är det väl inte underligt om man kan ha olika meningar om tillämpningen i varje särskilt fall. Det är ofrånkomligt. Och ändå kan jag med lugnt samvete påstå, att det tvistas inte i onödan. Snarare har det växt fram en allt starkare samförstånds-vilja.

Bok på 848 sidor

På arbetsgivarsidan är man — som sagt — också på det klara med att det nuvarande systemet är alltför tungrott. Ungefär 10 000 olika punkter inryms i ackordsprislisorna, och det förefaller onekligen vara litet för mycket.

På Stockholms byggmästarförening hänger ett inramat dokument, som är ganska unikt. Det är den första prislis-
torna, och den undertecknades 1899 av de avtalsslutande parterna inom byggnadsbranschen. I all sin enkelhet utgör den en slående kontrast till 1951 års avtal, som ännu

Forts. sid. XVI

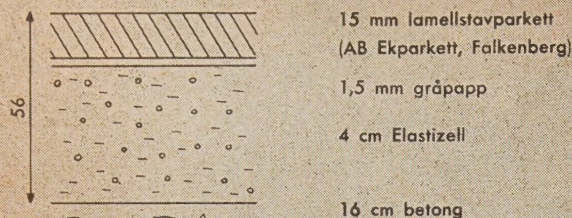


hano
54

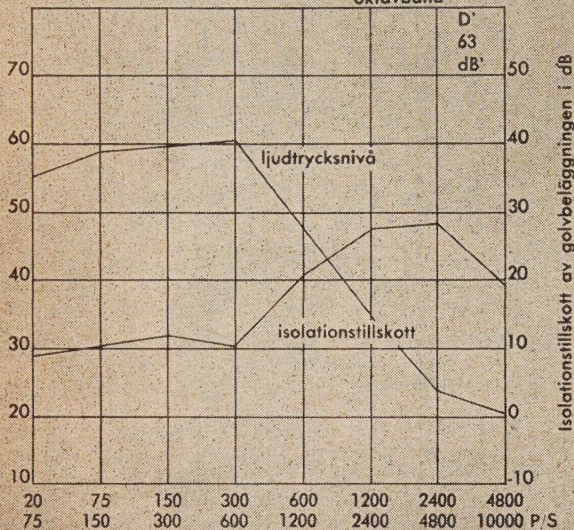


SVENSKA RIKSBYGGEN

ARKITEKTKONTOR · FASTIGHETSFÖRVALTNING · AVDELNINGAR FÖR EKONOMI OCH ORGANISATION



Stegljudsnivå i mottagarrummet i dB över 20 $\mu\text{N}/\text{m}^2$ per oktavband

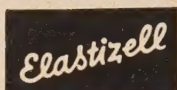


Elastizell

stegljudsisolerar 58 dB' - 63 dB'

Akustiklaboratoriet vid Chalmers Tekniska Högskola har företagit en serie mätningar som visar att ELASTIZELL ljudisolerar till en grad som tidigare ej tilltröts bjälklag av denna typ.

Mätningarna visade värden på 58 dB' - 63 dB'. Variationerna betingades av olika golvbeläggningar medan skiktet av ELASTIZELL var konstant 4 cm tjockt.



WILLIAM PEHRSSON AB, Malmö
Skeppsbron 13 Tel. 23427

är dessutom
snabbtorkande
vattenavvisande
värmeisolerande
spikbar

Kontakta oss för närmare upplysningar!

AB P. Olsson & Co, Hälsingborg
Hamntorget 3-5. Tel. 207 50
Olsson & Rosenlund, Stockholm
Luntmakaregatan 94. Tel. 34 95 20
Paulsson & Rygh AB
Stockholm: Birger Jarlsgatan 37.
Tel. 231950.
Eskilstuna: Kungsg. 16. Tel. 42900

Bröderna Randén i Göteborg AB, Väster
gatan 4 A Tel. 114405. Malmö AB
Kronborgsvägen 7. Tel. 913161. Kristian
stad AB, Almvägen 20 E. Tel. 16068.
Borås AB, Torggatan 12-14. Tel. 21370
C. Wilh. Svenssons Bygghus AB
Kalmar Storgatan 57. Tel. 15580

Forts. fr. sid. XIV

gäller med vissa ändringar. Det är en tjock bok, och innehålllet fördelar sig på följande sätt:

- 234 sidor för grovarbetare.
- 196 sidor för timmermän.
- 122 sidor för snickare.
- 112 sidor för murare.

Dessutom tillkommer avtalets allmänna bestämmelser på 134 sidor och ett supplement, som omfattar 50 sidor. Det gör tillsammans 848 sidor. Boken är tjock som en bibel, och den har blivit en visa på hela kontinenten.

Utvecklingen inom byggnadsbranschen går mot en rationalisering av själva arbetet. Men paradoxalt nog innebär detta samtidigt att ackordsprislisorna blir allt tjockare genom påbyggnad med nya punkter och bestämmelser.

Varje detalj prissätts

När varje detalj måste prissättas, och nya metoder och material ideligen dyker upp, kan det nu bli fråga om fler prissättningar på en månad än under ett helt år på 30-talet. Men sedan är det också så att när man kommit fram till en ny metod, är det inte så säkert att den helt slår ut den gamla – och då måste också den stå kvar i prislisan.

Specialistlitteratur

Prislisorna har blivit en litteratur för ett fåtal specialister och är knappast någon njutbar läsning för de arbetare, som dagligen ska arbeta efter dem, eller de arbetsgivare, som ska betala ut lönerna med ledning av dem. Det krävs experter för att tyda prislisorna, och dessa experter börjar bli rätt tunnsladda. En annan sida av problemet är också att mätningssystemet har blivit alltmer tillkrånglat och dyrbart. Här finns säkerligen stora möjligheter till rationaliseringar.

Ackord sliter ut

En förenkling av byggnadsindustrins lönesystem måste komma till stånd – därom är alla parter ense. Prissättning på större enheter är naturligtvis en utväg, och den ter sig så mycket mer acceptabel med tanke på den alltmer uppdrivna standardiseringen inom bostadsproduktionen. En återgång till timlönesystemet är däremot knappast något önskemål varken från arbetsgivare eller arbetare – även om murarna tidigare kämpade för timlönarbete. Men trots att ackordssystemet ger arbetarna möjlighet till goda förtjänster, har det en svår nackdel, nämligen att det lockar till en alltför stark arbetsintensitet och därför sliter ut arbetarna i förtid.

(Ur "St.T. 18/11 1955")

Rikskampanjer för småstugor

Nya egnahemstyper införs

I samband med en rikskampanj för ett rationellt småstugebygge introducerar bostadsstyrelsen i dagarna tre nya egnahemstyper av vilka den minsta, 66 kvadratmeters bostadsyta, på en medeltyr byggnadstomt beräknas kosta omkring 40 000 kr.

Kampanjen syftar dock inte till att få fram fler småstugebyggen. Regeringen håller i bostadsprogrammet, och bostadsstyrelsen får nöja sig med att granska den tekniska sidan. Och det är, som generaldirektör Alf Johansson en smula resignerat uttryckte det när de nya egnahemstyperna på måndagen presenterades för pressen, kvoteringen som bestämmer takten och regeringen som bestämmer kvoteringen. Berodde det enbart på bostadsstyrelsen, skulle utrymmet för egnahemsbyggen vidgas.

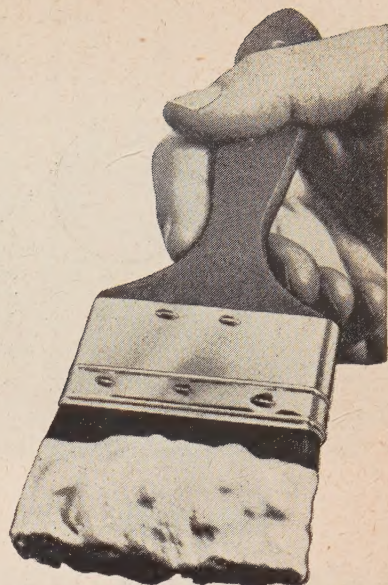
– Vi bygger, ansåg hr Jo hansson, för mycket hus »i luften», dvs. höghus och för få »på marken», dvs. småvillor, radhus, kedjehus ets. I England är proportionerna

Forts. sid. XVIII



*färgspecialisten
serverar en sensation*

TIXOTROPA FÄRGER — FÄRGER I GELÉFORM



Den stora färgsensationen i USA och England — Tixotropa färger — kan nu presenteras av Beckers för svenska målare. Högtixotropa färger har geléartad konsistens — man doppar inte penseln i vanlig mening utan lyfter upp färgen i klickar. När man sedan stryker ut färgen, blir den av penselrörelsen tunnflytande och ytterligt lättstruken.

De Tixotropa färgerna som Beckers nu introducerar, har långtidsprövats av svenska måleriföretag. Resultatet har blivit färger, anpassade för svenska förhållanden och var och en med den rätta tixotropa graden för sitt speciella användningsområde. Tag kontakt med Beckers avdelning för yrkesmåleri, så får Ni veta mer om denna sensationsfärg.

Ingen omröring.

Färgen är helt homogen — bottenbets förekommer inte och färgen skall normalt inte röras om. När detta måste ske, vid brytning, blir färgen tunnflytande, men återfår tämligen snabbt sin ursprungliga form. Brytes med vanliga oljerivna brytningsfärger.

Lätt och snabbt strukna.

De högtixotropa färgerna kan portioneras upp rikligt på penseln för strykning av större

ytor åt gången. Tixotropa färger är ojämförligt lättstrukna.

Slut på rinning o. dropp

Även vid flödigt strykning befarar man ingen rinning eller gardinbildning. De högtixotropa färgerna är dessutom droppfria.

Goda torkegenskaper.

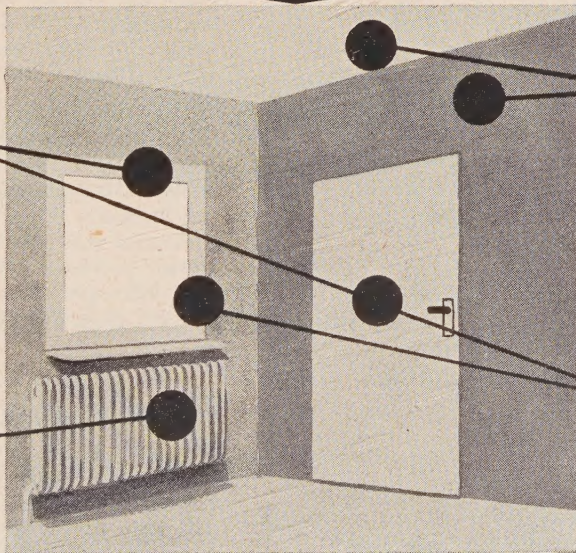
Sättningstiderna är anpassade för målning av större ytor utan risk för skarvar vid överlappning. Utmärkt genomtork.



MÅLARTIX
Helsyntetisk färdigstrykningsfärg för snickerier och väggar. Rinnfri. God tvättbarhet.



TROPIX
Helsyntetisk elementfärg. Halvmatt. Ger betydligt ökad värmeisolering. Droppfri.

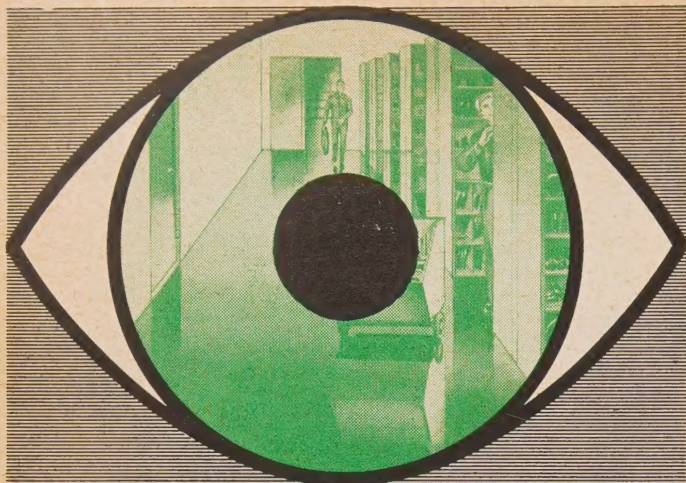


NONDROP
Helsyntetisk, för i första hand tak. Droppfri — övertäckning vanligtvis onödig. Helmmatt.



RIVALIN
Oljebaserad färdigstrykningsfärg för snickerier och väggar. Fyllig. Rinnfri. Blank.

AB WILH. BECKER
Postfack, Stockholm 1 - Tel. 19 03 00



Se på betongytan med nya ögon



Livsmedelsindustrin kräver rena golv och väggar. CASCO BETONGLACK ger en smutsavvisande yta, lätt att hålla ren.



CASCO BETONGLACK ger färgglädje och renare luft i fabrikslokalen. Det betyder ökad trivsel och bättre arbetsprestationer.



Bilverkstanen fordrar betongytor som tål hårda töror. CASCO BETONGLACK — med plast — ger den starkaste slitytan.

Nästa gång Ni går ut i fabriken, verkstaden eller lagret, ta då en titt på den smutsgrå, obehandlade betongen. Är den inte "oppåt väggarna" trist?

Men låt stryka CASCO BETONGLACK på golv och väggar och Ni skall få se skillnad! Betonglacken skapar en vänligare, trivsammare atmosfär som ger säkrare personal och därmed ökad produktion.

CASCO BETONGLACK är uppbyggd på plastbasis, som ger högsta motståndskraft mot nötning, vatten och kemikalier. De blanka (men halkfria!) ytorna är smutsavvisande och de olika färgnyanserna givetvis ljusbeständiga.

Tala mer Er färgleverantör eller ring Casco om vem som utför behandling med CASCO BETONGLACK.

CASCO

BETONGLACK

— en kvalitetsprodukt från AB Casco

STOCKHOLM, GÖTEBORG, MALMÖ, JÖNKÖPING

Forts. fr. sid. XVI

20 proc. höghus och 80 småstugor; för att få fram läget i vårt land är det bara att kasta om siffrorna. Under senare år har regeringens välvilja sträckt sig till de 20 proc. för att någon enstaka gång gå upp till 30.

Dålig planering

Ungefär 90 proc. av alla småstugebyggen uppförs fortfarande med statliga egnahemslån. Bostadsstyrelsen har haft anledning att granska byggmetoderna; det har blivit en studie i »gott och ont». Erfarenheterna är ganska blandade. Naturligtvis finns det många utmärkt planerade och genomförda småstugebyggen, men det ges alltför många exempel på illa planerade, organiserade och utförda byggen. Orationella faktorer verkar fördröjande. Visserligen skall man inte förringa värdet av den byggnadstekniska planeringen, men det förefaller som om i första hand egnahemsbyggandets organisation borde reformeras.

Vid kommunskolan i Sigtuna har en serie föreläsningar om småstugebyggandets ekonomi anordnats för personer från kommunalförvaltningarna och småstugebyggmästarnas led. Men nu syftar styrelsen vidare, till alla blivande småstugebyggare. Strax efter påsk sände styrelsen ut en broschyr med titeln »God bostad i småhus», och den kommer att följas av en radhusbroshyr.

Tre blir nio

Var och en av de tre egnahemstyperna kan byggas på tre olika sätt; de tre representerar — för att bryta slentrianen — nio olika typer. Det är dels enplanshus utan möjlighet till framtida vindsinredning, enplanshus med fördröjd vindsinredning och enplanshus med förhöjd vindsvalning. Bostaden i bottenplanet har tre eller fyra rum och kök och är tillräckligt stor för en mindre familj även utan inredning på vinden. De tre hustyperna kan antingen byggas som friliggande enfamiljshus eller som kedjehus. Den billigaste typen beräknas på medeldyr byggnadsort — av typen Västerås, byggnadsstyrelsens indexsamhälle — för kostnadsberäkningar — kosta 40 000 kr utan tomt och den största 53 900. Det innebär, att de inryms i de nya och reducerade belåningsgränser, som regeringen beslutat om. Men det är, förklarar generaldirektör Johansson, ingen tanke som ser ut som en händelse. Småstugekampanjen och typmodellerna var påtänkta långt innan regeringen slog till och sänkte belåningsgränserna. Men hr Johansson medgav villigt, att större villor och radhus — han karakteriserade dem som »tjänstemannavillor» — inte tillhör de objekt, som går igenom belåningsgränsernas nålsöga. Radhus med en produktionskostnad av omkring 60 000 kr kan alltså ställas på framtiden.

Men ett rationellare småstugebygge kan, tyckte Alf Johansson, bli en pekpinne för regeringen och leda till en annan ordning. Kanske är det även avsikten med bostadsstyrelsens första enplansegnahem i typritningsform — försedd med uppvärmningsanordning, modell högerpartiets provhus i Älvsjö. Efter att i ett provhus i Strömsund hållit god inomhusvärme denna rekordkalla vinter, fick det på måndagen bostadsstyrelsens officiella välsignelse.

(Ur "Sv.D. 13/3 1956")

BOSTÄDER OCH BILAR

Det är en klen tröst att bostadsbyggandet efter kriget i absoluta tal räknat genomgående legat på en tämligen hög nivå. Det väsentliga är att det legat kraftigt under vad som varit nödvändigt för att bostadsbristen inom överskådlig tid skulle kunna avhjälpas. Och framför allt: byggandet av bostäder har inte stigit i samma takt som investeringsverksamheten i övrigt eller de totala inkomsterna i samhället. Det har halkat efter, ohjälpligt, år efter år. Före kriget gick således över 30 procent av den totala

Forts. sid. XX

SVENSKA MURBRUKS AB

STOCKHOLM

Kungsgatan 15 • 22 33 60



Murbruk

Putsbruk

SANDUPPLAG

Hornsberg

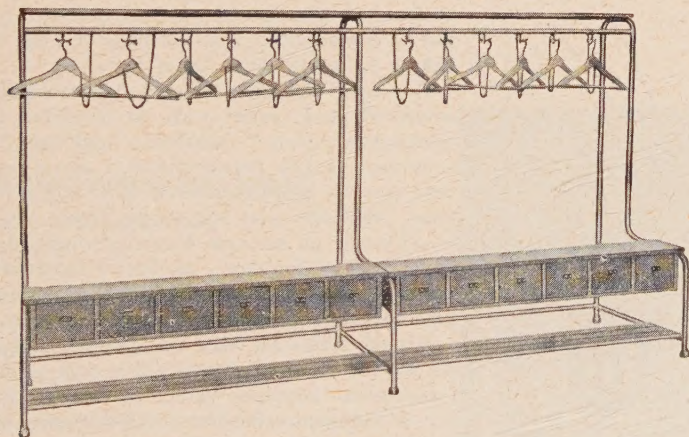
MURBRUKSFABRIKER

Karlberg

Skanstull

LABORATORIUM

Karlberg



WESCO KLÄDSTÄLLNINGAR

- standardtillverkning i stora serier
- låga kostnader och billiga transporter
- snabb leverans, detaljerna finns alltid i lager
- smidig montering på platsen
- systemet utbyggbart efter varje behov
- konstruerade i samråd med Yrkesinspektioner och Arbetskyddsstyrelsen

WESCO växer med personalen

När personalen växer, växer även problemen med att iordningställa tidsenliga och ekonomiska omklädnadsrum. WESCO klädställningar är en synnerligen rationell och prisbillig lösning. Genom det byggbara systemet kan nästan varje utrymme användas. Ni får på kort tid praktiska omklädnadsrum som stimulerar och tilltalar Er personal. Begär offert.

Sonessons
A-B. WILH. SONESSON & Co.
Stockholm Malmö Göteborg

Det är klart som dagen ...



det måste vara
ICI Korrugerad
"PERSPEX"
för att få in 92 %
av dagsljuset

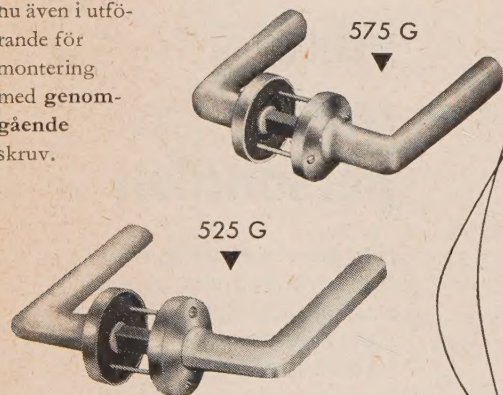


Tillverkare:
Imperial Chemical
Industries Ltd
Plastics Division, England

Generalagent:
RISING & STRAND AB
Sveavägen 47, Stockholm
Tel. 340155 växel

SILVERAL dörrtrycken

nu även i utfö-
rande för
montering
med genom-
gående
skruv.



Tryckena är lagrade i glidlager, som ger
lätt och stadig rörelse och reducerar slitaget
till ett minimum. Minst 150 000 vridningar
utan märkbar nötning av valse. Ställbara
för dörrtjocklekar upp till 70 mm.
Materialet är vår välkända legering Silveral,
polerad eller eloxerad.

AKTIEBOLAGET ALCOMETALLER

Örebro, tel. 751 09, 752 09
Stockholm, Regeringsgatan 9, tel. 20 96 49

Forts. fr. sid. XX

investeringsverksamheten till bostäder. Efter kriget höll bostadsbyggandet i någon mån förkrigstidens andel fram till 1948. Därefter har det sjunkit så att det hög närvarande är nere i knappt 20 procent av det hela.

Naturligtvis är rubbningar i bostadsbyggandets andel av den totala investeringsverksamheten i och för sig ingenting märkvärdigt. Amerikanska erfarenheter och beräkningar (se t. ex. Dewhursts stora arbete »America's Needs and Resources», 1955) ger vid handen att vi på längre sikt även vid ett fullständigt fritt konsumtionsval har att vänta oss att efterfrågan på bostäder inte stiger lika mycket som den samlade konsumtionen. Sedan ett visst bostadsbehov väl tillgodosetts inriktar sig önskingarna mot andra varor med snabbare omsättning och högre mättnadsgränser. Familjen kan jämte den stora bilen ha en mindre bil för fruns personliga bruk. Man kan byta bil varje år. Man kan ha en extra televisionsapparat i barnkammaren och sovrummet. Man kan resa utomlands dubbelt så ofta. Det finns på en hög konsumtionsnivå en oändlig mängd variationer och utvidgningar. Men man byter inte gärna bostad en gång om året, särskilt inte om det är en egen villa man bor i. När vissa utrymmeskrav är tillgodosedda framstår tvättmaskinen, luftkonditioneringen, grillen och diskmaskinen som viktigare än ännu ett eller ett par rum.

Men denna utveckling på något längre sikt är en helt annan sak än bostadsbyggandets eftersläpande hos oss under ett årtionde då efterfrågan på fler, större och bättre bostäder stigit oavbrutet genom den stora omflyttningen, genom ökad standard, kraftig hushållspliitring, högt antal giftermål och stora barnkullar. I ett sådant läge är en nedgång av bostadsbyggandets andel av hela investeringsverksamheten med inte mindre än en tredjedel oförsvärig. Den är desto mer anmärkningsvärd som nedgången uteslutande – om vi bortser från material- och arbetskraftssvårigheterna under vissa perioder – berott på ingripanden från myndigheternas sida för att i den samhällsekonomiska balansens namn hålla bostadsbyggandet tillbaka medelst byggnadskontroll och kreditdirigering. Ty det är alldeles klart att om bostadsbyggandet tillåts ske i friare former, om människor inte hindrats att sätta in sin köpkraft och sin kreditvärdighet just på bostadsefterfrågan, så hade vi i dag haft fler och kanske bättre bostäder än vi har.

Hur hade det då gått med den samhällsekonomiska balansen? Hade priset varit en förvärrad inflation, ett penningvärde statt i fullständig upplösning? Ja, om investeringarna och konsumtionen i övrigt varit oförändrade utan att arbetsintensiteten varit högre, hade så blivit fallet. Men allt talar för att en annan bostadspolitik – vi resonerar nu inte om hyresregleringen och de starka sociala skälen för den – skulle ha åstadkommit förändringar på andra områden av samhällsekonomin som i hög grad verkat som »motbalanserande» faktorer.

För det första får man inte glömma bort att en viktig del av vår nationalinkomst aldrig fullt ut kommer med i statistiken, nämligen värdet av hemmafruarnas arbete och av männens och barnens fritidsverksamhet i form av förbättringar och underhåll på den egna bostaden, i den ägandes trädgårdstappan etc. Detta är en i hög grad tänjbar produktionspost, liggande s. a. s. på marginalen. Hade medborgarna haft full frihet att bygga själva och utvidga själva, är det inget tvivel om att åtskilligt blivit gjort genom sådan fritidsverksamhet, vilket inneburit att den samlade produktionen blivit högre.

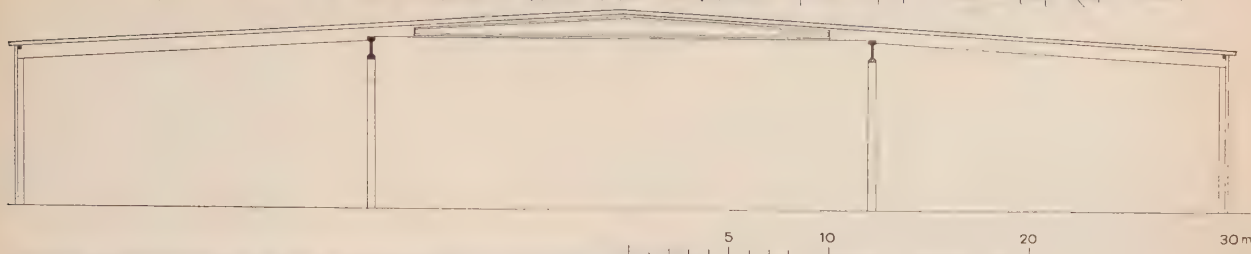
För det andra är det uppenbart att då folk nu inte kunnat bygga eller hyra de bostäder de önskat, så har det i stället skaffat sig andra ting. En överföring av efterfrågan har således ägt rum – och omvänt skulle vid större bostadsproduktion en rad saker som vi nu lagt oss till med aldrig ha köpts, producerats eller importerats.

I socialdemokratisk press framskyntar ibland tanken att vi reglerat för litet, att vi kunnat bygga fler bostäder

Forts. sid. XXII

moderna hallbyggnader

i STRÄNGBETONG



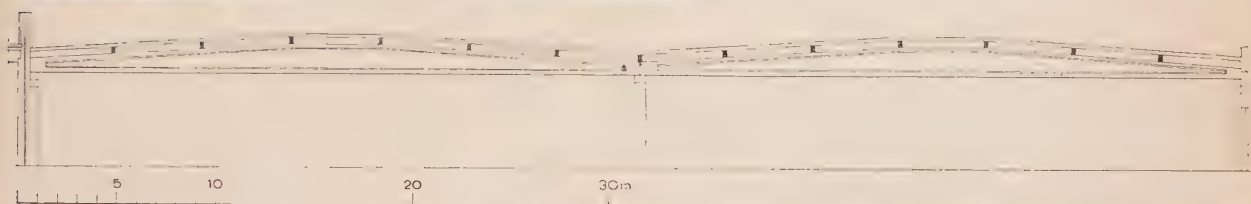
Utställningshall för AB S:t Eriksmässan

Entreprenör: Tage Ljungberg

Arkitekt: Gustaf Lettström

Konstruktör: Ingenjörfirman
Jacobson & Widmark AB

Byggnaden är 168×60 m, dvs drygt $10\,000$ m² och har sammanlagt 26 st. innerpelare. Vår leverans omfattade den bärande konstruktionen — pelare, primär- och sekundärbalkar — jämte montage. Monterings-tiden var 5 veckor.



AB Stockholms Spårvägar, Söderhallen

Entreprenör: Asfalt-Toll

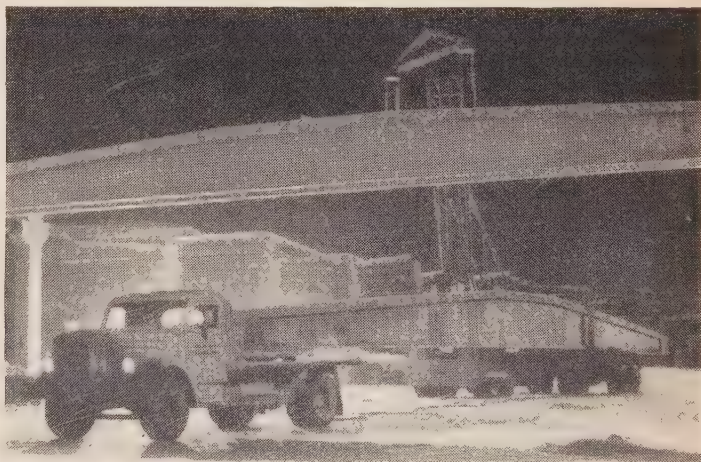
Nya Asfalt AB — Tolls Byggnads AB

Arkitekt: Vestergren & Marcus

Konstruktör:

Ingenjörfirman Vestergren & Houen

Takytan är nära $17\,000$ m². Vi har levererat och monterat primär- och sekundärbalkar. Primärbalkarna har en längd av drygt 31 m. Monterings-tiden var sammanlagt 8 veckor.



KORT BYGGNADSTID
STORA SPÄNNVIDDER

BRANDSÄKERHET
UNDERHÅLLSFRIHET

STOCKHOLM Sv

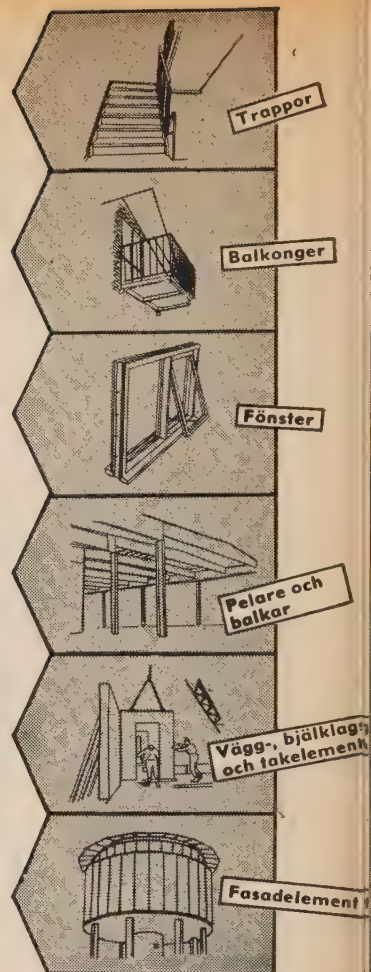
AB STRÄNGBETONG

TEL. 45 25 15

Monteringsfärdiga byggnadselement



Bilden visar elementbyggt radhus i Örebro



NYA ASFALT AKTIEBOLAGET

STOCKHOLM • GÖTEBORG • MALMÖ • ÖREBRO • HÄRNÖSAND

Befogvarufabrik: Slöjdgatan 8 • Örebro • Tel 198 20

Konstruktionskontor för byggnadselement: Adolfsbergsvägen 26 • Stockholm • Tel 29 86 88

Forts. fr. sid. XXII

om man förbjudit eller genom kontroll hindrat medborgarna att köpa en mängd saker som de nu har köpt. Denna tankegång brukar sammanfattas i orden »bilar i stället för bostäder». Hade vi reglerat bilimporten hårdare, lagt på än kraftigare skatter och acciser, så hade vi fått mindre bilköp och kunnat bygga fler bostäder.

Javisst. Men varför detta arbete att med en ny reglering söka neutralisera verkningarna av en tidigare reglering? Låt oss i stället vända på resonemanget och säga: Hur hade det gått om vi byggt fler bostäder, om vi gett folk ett fritt konsumtionsval, så att de kunnat välja mellan villa och bilen? Då hade utan tvivel bostadsbyggandet blivit större, bilköpen och alla deras följdinvesteringar mindre.

Naturligtvis hade också vid ett sådant friare konsumtionsval bilparken svällt, naturligtvis hade också då stigande krav på väg- och gatubyggnader gjort sig gällande. Standarden har ju stigit. Att denna stegring uteslutande skulle ta sig uttryck i ökad efterfrågan på bostäder vore ett orimligt antagande. Men vi hade med all säkerhet fått några procent fler bostäder och några procent mindre bilar och serviceanläggningar. Det hade blivit en bättre fördelning av våra resurser till följd av en sak som i sig själv är god: ett friare konsumtionsval.

(Ur DN 26/3 1956)

BOSTADSBYGGANDET I STOCKHOLM

Trots många svårigheter har Stockholm allt sedan krigsslutet haft ett omfattande bostadsbyggande igång. Under de tio åren 1946–1955 har det i Stockholm byggts 66 000 lägenheter med tillsammans över 200 000 rumsenheter, vilket vida överträffar produktionen under någon tidigare tioårsperiod. För närvarande bygger kommunala och enskilda bostadsföretag tillsammans i medeltal 7 000 lä-

genheter om 21–22 000 rum om året och det torde vara vad produktionsapparaten i praktiken kan klara inom de tillgängliga resursernas ram.

I de nya stadsdelarna bor det i genomsnitt en person per rumsenhet. Det betyder alltså, att Stockholm årligen bygger nya bostäder för drygt 20 000 människor, d. v. s. en svensk stad av exempelvis Nyköpings eller Sandvikens storlek. Det är också en imponerande rad samhällen som vuxit upp efter kriget: Blackeberg, Räcksta och Vällingby västerut, Björkhammar, Kärrtorp, Bagarmossen, Gubbängen och Hökarängen, Bandhagen, Högdalen och Västertorp söderut. Hit har Stockholm flyttat ut – i år överstiger folkmängden i ytterstaden för första gången folkmängden i Stockholm innanför tullarna och broarna.

Det är klart att denna hastiga utveckling ställer Stockholms stadsstyrelse inför många nya problem och ibland inför uppgiften att revidera gamla målsättningar. Det var en gång ett framsteg, när man proklamerade tvårumslägenheten som familjebostad – då hade nämligen de flesta inte råd med mera. Sådant präglar en stad, och fortfarande utgör lägenhetsbeståndet i Stockholm till bortåt hälften av bostäder om högst ett rum och kök. Och om man drar gränsen över två rum och kök, så faller tre fjärdedelar av hela bostadsbeståndet under gränsen.

Bara en fjärdedel av bostäderna i Stockholm svarar alltså mot det krav på rymlighet, som man så småningom kommit fram till. Familjer med barn anses böra bo åtminstone i en trerummare och helst i en fyrrummare: ett gemensamt rum, ett för föräldrarna, ett för flickan eller flickorna och ett för pojken eller pojkarna.

Mot en övergång till att bygga större lägenheter har länge talat ogynnsamma yttre omständigheter, främst den svåra bostadsbristen i förening med den samhällsekonomiska nödvändigheten att över huvud taget begränsa investeringarna. Ännu i fjol upptogs en- och tvårummare tillsammans 60 % av nyproduktionen. Efterfrågan hos

Forts. sid. XXXII

Statens nämnd för byggnads-
forskning

Nyutkommen

Rapport nr 33

HISSAR I BOSTADSHUS

Dimensioner och relativ ekonomi

Av Nils Lindqvist och Bertil Anderberg

Pris kr. 4:—

Rapport nr 32

PUTSFRIA BETONGHUS

Av ing. Sven-Erik Bjerking

Pris kr. 7:—

Handlingar nr 26

VINTERBYGGE —
EN KOSTNADSSTUDIE

Av Bertil Näslund

Pris kr. 10:—

Sändes portofritt om likvid insättes

på vårt postgiro nr 3124

BYGGMÄSTARENS FÖRLAG

Kungsgatan 32, Stockholm C

A5 1956 BYGGMÄSTAREN arkitektur

Organ för Stockholms Byggnadsförening och Svenska Arkitektföreningen,
avd. av Svenska Teknologföreningen.

Adress: Byggmästaren, Kungsgatan 32, Stockholm. Tel. 23 31 05. Post-
giro 3124.

Redaktörer: Civilingenjör SVR Börge Algers och arkitekt SAR Erik Thelaus.
Redaktionssekreterare: Arkitekt SAR Hillevi Svedberg.

Redaktionskommitté: Arkitekt SAR Hans Asplund, civilingenjör SVR Len-
nart Backmark, arkitekt SAR Haqvin Carlheim-Gyllensköld, civilingenjör SVR
Sture Haag, arkitekt SAR Leif Reinius och civilingenjör SVR Georg Schackne.
Redaktionsombud: Dir. Victor Bährner och länsarkitekt Ebbe Borg,
Malmö, samt arkitekterna SAR Gunnar Hoving och Per-Olof Klang,
Göteborg.

Ansvarig utgivare: Arkitekt SAR Moje Bergström. I tidskriften gjorda ut-
talanden står för författarnas räkning och är endast om så anges att anse
som uttryck för ståndpunktstagande av någon av de föreningar, som utger
tidskriften.

Byggmästaren utkommer med 24 nummer om året. 12 nummer behandlar
arkitektur och 12 nummer byggnadsteknik.

Prenumerationspriser för helår:

	Sverige Danmark Finland Norge	Övriga utlandet
Endast lösnummer upplaga A + B (24 nummer)	30:—	40:—
Endast lösnummer upplaga A (12 nummer) Arkitektur	20:—	30:—
Endast lösnummer upplaga B (12 nummer) Byggnadsteknik	20:—	30:—
Lösnummer + klotband upplaga A + B	45:—	55:—
Lösnummer + hfr. band upplaga A + B	55:—	65:—

För halvårsprenumeration (endast lösnummerupplagorna) gäller hälften
av årspriset med tillägg av kr 3:—.

35 ÅRGÅNGEN

INNEHÅLL

5 MAJ 1956

DK 711.7:725.38

JENSELFELT, SIMON: *Garagering*. Byggmästaren 35 (1956) nr A 5, sid. 97–108

Artikeln behandlar bilismens utveckling och de åtgärder som i stadsplane- och byggnads-
avseende måste vidtas för att möta de nya fordringarna. Jämförelser mellan svenska och
utländska förhållanden. Förslag till utrymmesnormer och tekniska normer beträffande garage.
Översikt över olika garagetyper. Artikeln illustrerad med ritningar och fotografier

DK 725.38 (73)

Parkeringshus i Salt Lake City, USA. Byggmästaren 35 (1956) nr A 5,
sid. 109

Kort presentation av ett öppet parkeringshus för självparkering, byggt av ett varuhus i
stadens centrala del. Artikeln illustrerad med ritningar och fotografier

DK 725.38 (43)

Parkeringshus i Düsseldorf, Västtyskland. Byggmästaren 35 (1956) nr
nr A 5, sid. 111–112

Kort presentation av ett parkeringshus för självparkering vid en trafikknutpunkt vid Düssel-
dorf. Ramperna hänger i stomkonstruktionen. Artikeln illustrerad med ritningar och fotografier

DK 725.38 (485 Göteborg)

HIDEMARK, BENGT: *Servicestation i Göteborg*. Byggmästaren 35 (1956)
nr A 5, sid. 111–112

Redogörelse för bensin- och servicestation i Göteborg. Byggnaden är konstruerad med mon-
teringsfärdiga lättbetongelement. Artikeln illustrerad med ritningar och fotografier

DK 625.748.2 (485 Stockholm)

BORGSTRÖM, HANS och LINDROOS, BENGT: *Regnskydd och kiosker på
Fridhemsplan i Stockholm*. Byggmästaren 35 (1956) nr A 5, sid. 113–114

Redogörelse för en nybyggd väntplats vid trafikskorsningen Fridhemsplan. Byggnaden består
av ett skärmtak som regnskydd, kiosker, toaletter för allmänheten samt en del utrymmen
för spårvägen och televerket. Artikeln illustrerad med ritningar och fotografier

DK 725.4 (485 Lund):629.11

JÆNECKE, FRITZ och SAMUELSON, STEN: *Bil- och traktorutställning med
verkstad i Lund*. Byggmästaren 35 (1956) nr A 5, sid. 115–116

Redogörelse för byggnaden som är utförd i betongkonstruktion. Utvändigt är mellan de
synliga betongdelarna utfackat med rött tegel i undervåningen och med gröna glaserade plattor
i övre våningen. Artikeln illustrerad med ritningar och fotografier

ehållet i

4 1956 BYGGMÄSTAREN byggnadsteknik

följande:

G, SVEN N: *Latexfärger*

GIN, ÅKE: *Fastighetsvärdering*

SON, RUNE: *Brittisk och svensk byggnadsteknik*

ERS, BÖRGE: *Metod för lagning av otäta
torgstenar*

ANDER, L E: *Modulformatet för tegelstenar*



Skellefteå stad valde Åtvidabergs-fönstret

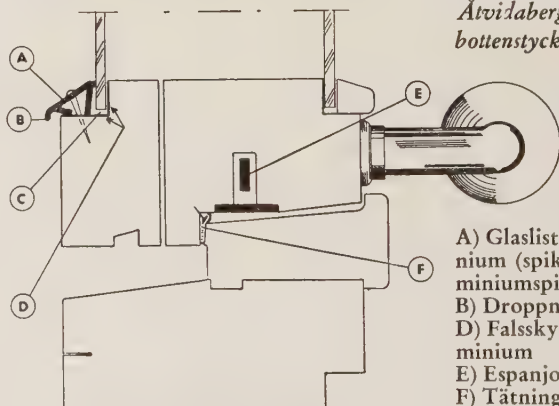
Åtvidabergs-fönstret valdes för Skellefteå stadshus och hotell. Det väljes där man vill ha ett praktiskt, modernt, stilrent fönster, som uppfyller kraven på kvalitet, täthet och livslängd.

Samtliga fönster i denna byggnad har levererats med Åtvidabergs patenterade persienn, som manövreras med ett snöre.

Åtvidabergs-fönstret har överstängare — det låses såväl upptill som nedtill. Det har också nedre, yttre glaslist av aluminium med sned profil och droppnåsa, där vattnet lätt rinner av. Till listen hör ett falsskydd av aluminium.

24 standardstorlekar (i furu) ger omgående leverans. Specialdimensioner (i furu och ädelträ) på beställning. Ring eller skriv till oss eller vårt närmaste ombud.

Sektion genom
Åtvidabergs-fönstrets
bottenstycke



- A) Glaslist av aluminium (spikas med aluminiumspik) Patents.
- B) Droppnåsa C) Kitt
- D) Falsskydd av aluminium
- E) Espanjolett
- F) Tättningslist.

Allt fler väljer
Åtvidabergs
FÖNSTRET
REG. VARUM.

Carda
WINDOW
TRADE MARK

is the export name of Åtvidabergs-fönstret. Please write for our catalogue in English, German, French or Spanish describing Carda — the modern full view pivot window.

ÅTVIDABERGS FÖNSTERAVDELNING, ÅTVIDABERGSHUSET, KUNGSTRÄDGÅRDSG. 20, STOCKHOLM, TFN 23 75 80

Ombud över hela landet — Åtvidabergs-fönstret utställs på följande platser:

STOCKHOLM, Byggtjänst, GÖTEBORG, Svensk Byggnadsutställning, MALMÖ, Skånsk Byggtjänst, KÖPENHAMN, Byggecentrum, LONDON, The Building Centre, ROTTERDAM, Bouwcentrum, LAUSANNE, Exposition permanente de la construction, ZÜRICH, Schweizer Baumuster-Centrale.



Foto: Lennart Olson

ENGLISH SUMMARY

Garaging

A few aspects on the question of parking-places for motorcars

By S Jensfelt

p. 97-108

During the last few years motoring has developed very fast in Sweden. In the five-year period from 1949-1954, the number of motorcars has much more than doubled. The number of inhabitants per car is now below 10. Great problems have arisen in the efforts of supplying roads and streets with sufficient capacity. Still worse difficulties have been connected with parking sites for resting cars, largely due to the wartime and post-war building restrictions and the lack of understanding from authorities as well as the general public. As long as a car can be placed in the street without cost, nobody wants to pay for the luxury of parking buildings and garages.

The prevailing building regulations, passed in 1947, demand the reservation of ground for parking purposes, when planning is carried out, and offer the Building Boards the possibility, when considering the appropriation of a building permit, to prescribe parking and garage-facilities on the building site. Still there are no centrally prepared standards, but they are being worked out. A common standard for offices is 1 car-place per 200 sq.m. of floor space. When planning is made in Stockholm, 1 car per 5 inhabitants is at present considered suitable. In cases when the entire probable future requirement of parking space cannot be met, the necessary ground reservations should still be made.

Within densely built-up rural areas in Sweden, the owner of a building-site principally pays the cost of the adjacent street. Thus it can be said that parking in streets within newly developed areas is chargeable. As parking on the building sites can as a rule be arranged at a lower cost than in the streets, the ground

owners have shown an interest in providing parking places within the sites.

The question has recently been seriously discussed whether cars should be parked indoors at all. Cars are moving houses. An investigation is being made to make clear whether the garage cost is lower than the increased loss of value caused through outdoor parking. In some places, such as Solna, parking places have been arranged with electric outlets to connect electrical motor-heaters. The annual cost for the car-owner varies between 80 and 190 kronor.

For a fairly long period of the year the snow causes in Sweden difficulties for outdoor parking. These can be reduced by shelter roofs being arranged over the parking places. In order to decrease the garaging cost, so-called cold garages have also been introduced, i.e. light constructions without heat insulation of walls and roof.

The Directions which the Royal Board of Building has made up to the Building Ordinance, contain regulations for the arrangement of fire protection and ventilation of garages. These regulations are quite severe, but less stringent ones are being prepared, as experience has shown that fire risks are relatively low. For large garages a fan with a suction of 12 cub.m. per hour and sq.m. of floor space is required, with regard to the danger of poisoning. For garages above ground, where no driving is made in the garage, such as row-garages, no mechanical ventilation is required. The author questions whether special ventilation arrangements could not be dispensed with in box garage for only one car.

In multi-family buildings garages are usually provided in the basements with one entrance for each car. This is quite disturbing to those living immediately over. Besides the ground is rather spoliated.

In Malmö several new developments have successfully been provided with garages entirely below ground and a plantation on top. Other solutions can be arranged by using the terrain as pictures of various establishments illustrate in the article.

Multi-storey car park at Salt Lake City, USA

p. 109

The building has been erected on behalf of a department store in the centre of the city, the intention being to offer competition to department stores located in the suburbs by providing better parking space. The building accommodates 572 cars and the cars are parked by the driver.

Since it was necessary to keep certain parts of the building site open to traffic throughout the period of construction pre-fabricated concrete columns were used. The five concrete floors were cast in the upper part of the building and then lowered down the columns in sections to their respective positions.

Five-storey car park in Düsseldorf, West Germany

p. 110

The building is located by a crossroad bearing a heavy volume of traffic running to and from the Ruhr. The five storeys, one of which is underground, house about 700 cars. Also included are a large service station, a motel with twenty beds and a restaurant.

The driver alone parks the car. The motel is a separate building located by the entrance to the car park and is raised on a small number of concrete supports. Under the motel are the filling station, cash office and the hall porter's office.

Service station at Gothenburg

By B Hidemark

p. 111-112

AB Svenska Shell has erected a service station comprising 4 workshops, an outdoor lubrication plant and washing station, 8 filling sites and a large parking lot for cars waiting to be serviced or already serviced.

The building is a cellarless unit building with storey-high Siporex units of standard length. A number of vertical units placed at right angles to the longer side of the building support the roof units. The front and rear walls are provided with the necessary openings for folding doors, glass sections and window strips.

Rain shelter and kiosks in the Fridhemsplan square at Stockholm

By H Borgström and B Lindroos

p. 113-114

The new buildings in Fridhemsplan comprise a traffic kiosk for the local transport authority "Stockholms Spårvägar", a "Pressbyrån" newsstand with storage space and public municipal toilets. The kiosk and newsstand have been sheltered under a rain screen.

The walls of the kiosks have partly been executed in red façade brick, partly of yellow and white 10 mm polished Invaritiles set in iron T and L frames. Cornices and outer doors are covered with copper.

Car and tractor showrooms and workshop at Lund

By F Jaenecke and S Samuelson

p. 115-116

The building is of concrete. The lower floor is divided into rooms measuring 8×8 metres. The ceiling is of reinforced concrete and of "mushroom" design. The roof above the ground floor is a vee roof, i.e., a slab construction with a free span of 18×24 metres over the workshop. The free span over the showroom and the stores is about 12×40 metres. Externally, the roof is insulated with cork and covered with roofing felt. The internal surface is painted, direct onto the concrete.

Externally, the visible concrete parts are interspaced on the ground floor level with red brick, and on the upper floor with green glazed Höganäs tiles. The visible concrete parts are painted white. At the entrance is a petrol filling station with an oval shaped roof supported by two columns. The service buildings are of iron and covered with yellow enamelled sheeting.



Färgskolan 1956

FÄRGSKOLAN 1956 kommer i sommar att förläggas till Gripsholms Folkhögskola, Mariefred, under tiden 25 juni -8 juli. Kursens mål är att ge en sammanfattning av det vetande inom färgestetiken och angränsande områden, som vi idag förfogar över samt att ställa dess tillämpning under diskussion. Kursen vänder sig till alla färgintresserade och främst till dem, som utövar eller på annat sätt kommer i beröring med konstnärlig eller konstindustriell verksamhet.

Upplysningar angående kursen lämnas av Svenska Slöjdföreningens studieavdelning, Box 7047, Stockholm 7, tel. 67 02 05.

KONKRET REALISM

Svenska Arkitektföreningens aprilsammankomst (9.4) ägde rum på Liljevalchs Konsthall, där man kunde få ta del av den omtalade utställningen »Konkret realism» med de tre skandinaviska konstnärerna Olle Baertling, Robert Jacobsen och Richard Mortensen som utställare.

De närvarande medlemmarna, som samlades i skulpturhallen för att stärka sig med klubbmästarens förfriskningar, hann väl ungefär efter några blickar längs väggarna konstatera att den nya ordsammanställningen konkret realism i varje fall inte kunde vara alldeles densamma som realistisk konkretism, innan värden, intendenten Folke Holmér, tog till orda med en liten introducerande inledning. Dvs, det visade sig bli en brett anlagd skildring inte bara av förutsättningarna för denna utställning och den moderna konsten överhuvudtaget utan för säkerhets skull även av hela den moderna världsbilden.

Därefter överlämnade han ordet till den närvarande Mortensen, som något besvärat menade att konkret konst är något som inte kan förklaras, endast ses. Detta hindrade honom emellertid inte att både länge och ingående tala om och förklara något som sannolikt hade med hans taylor att göra. Även Baertling talade sedan med inlevelse för sin sak innan det blev dags för individuella strövtåg genom de många salarna.

Där fanns nu mycket att se på, närmare trehundra verk utställdes. Den aktuella produktionen utställdes i huvudsak i våningen och äldre saker i källarvåningen. Tillbud till diskussioner utbröt här och där. I en sal utställdes Baertlings skiss för monumentalgestaltningen av entréhallen till arkitekt Helldéns högskola vid Hötorget och den tilldrog sig givetvis en speciell uppmärksamhet. Ordföranden MEM undrade med något hetsande i blicken om inte konstnären här hade infört former som upplöstes och upphävde arkitekturen.

Baertling: Jag förstärker arkitekturen!

MEM: Men de visuella intrycken blir för starka och kommer att påverka åskådaren ogynnsamt. Gatans och trafikens dynamik bör besökaren inte få med sig när han går in i byggnaden.

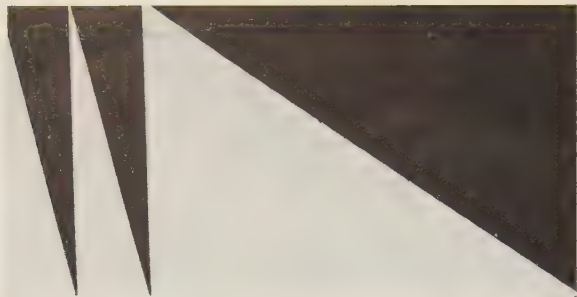
Baertling: Den moderna människans sinnens är avtrubbade – hon behöver konst med kraftig visuell verkan och starkt dynamiskt innehåll.

Hans Asplund: Det kanske är denna nya konst som avtrubbat sinnena?

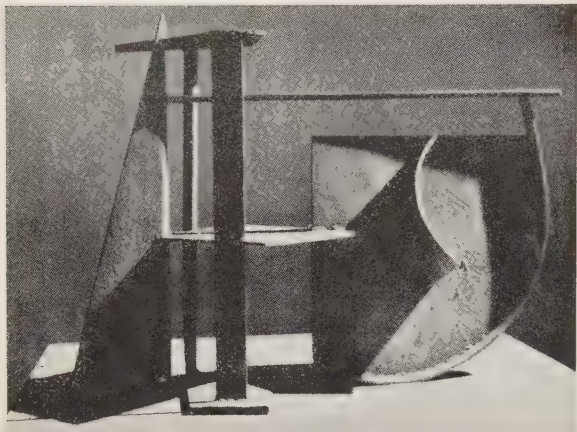
Och vad ansåg byggnadens arkitekt, David Helldén? Jo ... ähmm ... detta är ju bara en skiss. En mycket intressant skiss. Om det skall bli så, vet jag inte – en skiss borde nog kanske inte utställas...

Och övriga besökare? De hade visst

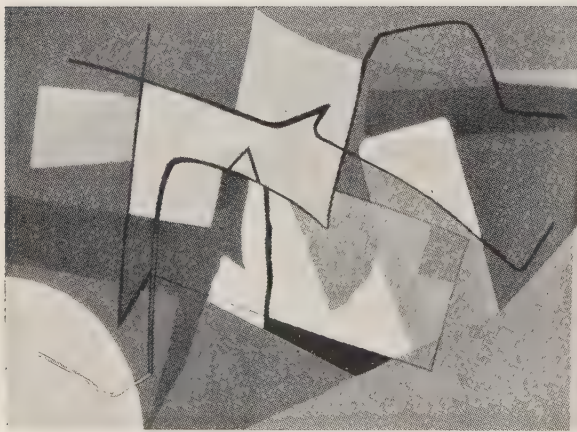
Olle Baertling: Komposition för entréhallen till högskolan vid Hötorget, Stockholm. Arkitekt: David Helldén. Modellfoto



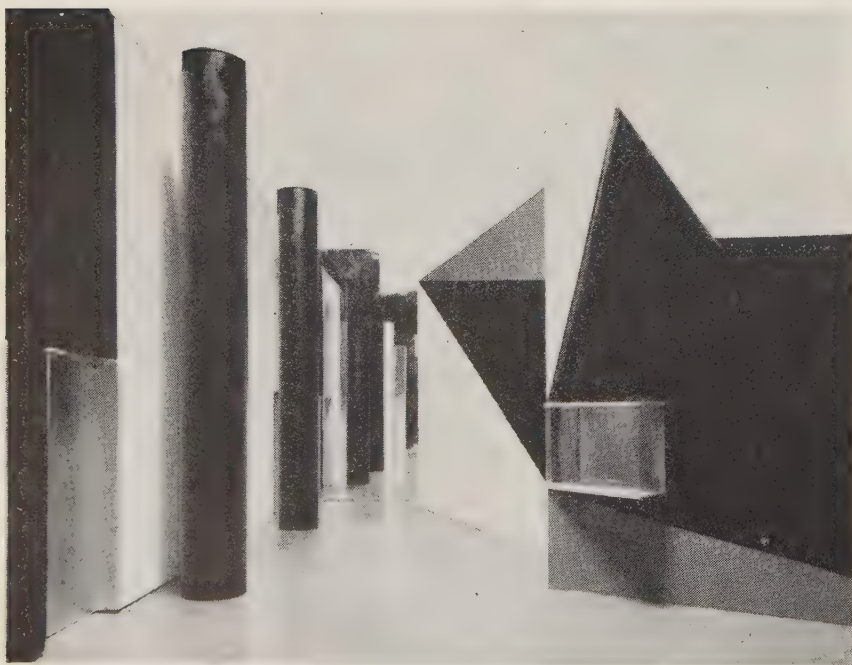
Olle Baertling: Hathor 1955. Oljemålning



Robert Jacobsen: Problème en mouvement 1955. Skulptur i järn



Richard Mortensen: Charles roi 1952. Oljemålning



anska allmänt en avgjort mer positiv inställning till Baertlings stafflimåleri (som det skall kallas så) än till dennas illämpning i arkitektoniskt sammanhang.

E Th

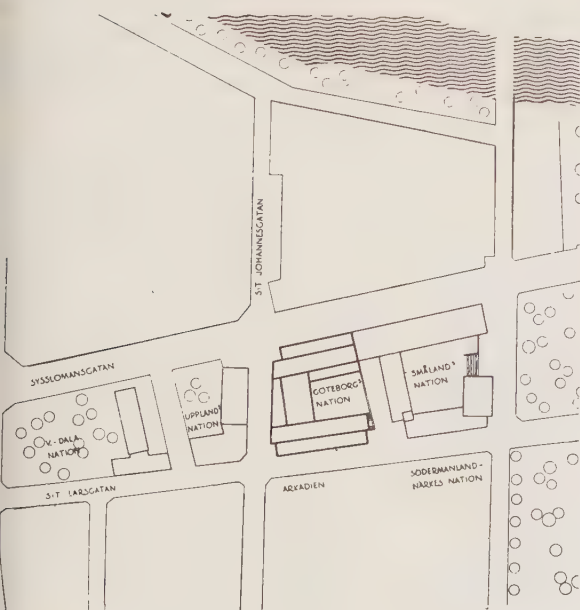
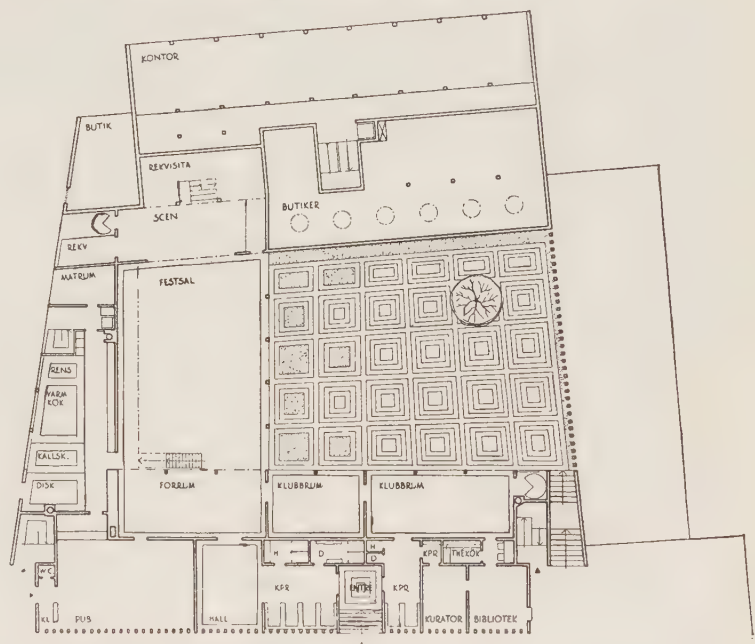
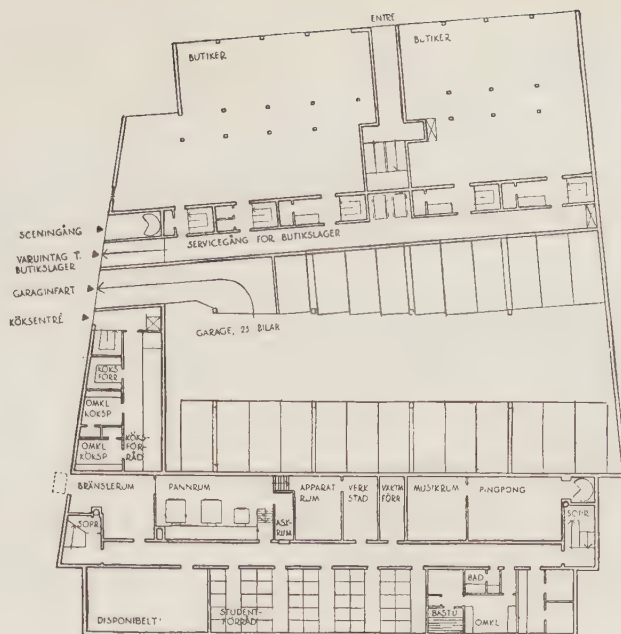
Projekt till nybyggnad för Göteborgs Nation i Uppsala

Den nuvarande byggnaden för Göteborgs Nation, belägen vid Drottninggatan, uppfördes i mitten av 1880-talet. Den är numera oekonomisk för nationen och kräver dyrbart underhåll, och lå det för ett par år sedan upptäcktes att en grundförstärkning för 300 000 kronor var nödvändig för husets bevarande, framstod en nybyggnad som bästa lösningen av nationens lokalbehov.

Olika tomter och alternativa byggnadsmöjligheter förelåg och för utredningen av dessa alternativ fick nationen hjälp av de arkitekturstuderande vid KTH och Chalmers på så sätt att de första årskurserna fick nationsbygget som programuppgift. Förslagen presenterades sedan vid en utställning i Uppsala. Byggnadskommittén och nationsmedlemmarna stannade därvid för ett par förslag till bebyggelse å en ny tomt i kvarteret S:ta Brita vid Sysslomansgatan. Upphovsmännen till dessa förslag, *Gustaf Hedenlund* och *Erik Uluots*, har därefter på nationens uppdrag under ledning av professor *Nils Ahrbom*, utarbetat det förslag som presenteras här intill.

Anläggningskostnaden är ca 4 miljoner kronor och för byggets igångsättande erfordras ett kapitaltillskott om 100 000 kronor, vilket beräknas kunna anskaffas insamlingsvägen.

E Th

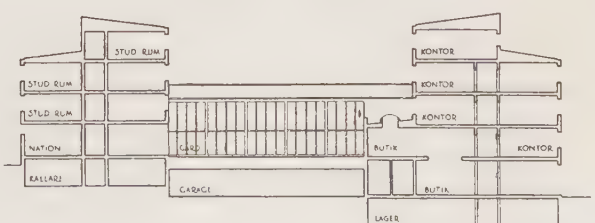


Överst: Plan av botten- och källarvåning

Därunder: Våningen 1 tr mot Sysslomansgatan och bottenvåningen mot St Larsgatan

T.v: Situationsplan

Nedan: Sektion. Skala 1: 600





EN STAD I GLASÅLDERN

Den modell i glas av Londons Soho-distrikt som visats på Byggnadsutställningen i Olympia och antagligen kommer att sändas på turné i landsorten och till Kanada och Australien visar vad som kan göras med ett gyttrigt stadsområde som fjättrats av otidsenliga gator och byggnadskomplex. Städer som Glasgow, Liverpool, Sheffield, Birmingham och Manchester skulle bokstavligen kunna få en plats i solen om stadsplanerna utarbetades efter mönster av Sohoprojektet.

En modell av ett nydanat Soho av år 2000 har byggts och visades nyligen på Byggnadsbranschutställningen i Olympia. Den kan sägas vara den första »staden i staden» i vår nya glasålder.

Denna visualisering av det tillkommande är ett verk av de två arkitekterna Geoffrey A. Jellicoe och Edward D. Mills och den kände konstruktören Ove Arup. Modellen visar ett framtida Soho som omöjlig kan igenkännas av våra dagars trafikanter på de trånga gränderna och gatorna bakom Oxford Street, Regent Street, Charing Cross Road och Leicester Square, där exotiska, kryddade rätter, viner, konstarter, moder, filmer, teaterpjäser och synd blandar sig lika nyckfullt som vinst- och nitlotter i en tom-bola.

Planerarna har emellertid inte helt låtit sig ryckas med av en alltför rik inbillning. De har varit i högsta grad fantasifulla, men de har i alla fall gjort

vissa eftergifter åt dem som år 2000 ännu har ett minne av Soho av i dag. De existerande teatrar kommer att bibehållas och ytterområdets byggnader som mestadels inrymmer butiker längs de fyra stora gatorna kommer att förbli, fast i en helt annorlunda ram än dagens. Myllret av Sohos gator och gränder kommer att fullständigt täckas av glas på takhöjd och luftkonditioneras med atomkraft. De gamla gatorna kommer att upplåtas enbart åt fotgängarna.

Ovanpå glastaket kommer ett kanalsystem att anläggas som följer gatumönstret under. Kanalerna är 45 cm djupa och allt som allt åtta kilometer långa. Man har också planer på en jättelik simbassäng av glas.

Det dominerande inslaget i denna uppseendeväckande framtidsplan är sex väldiga bostadskvarter i 24 våningar och uppförda på en plan av en treuddig stjärnas form. Uppförd på järnbalkar kommer denna grupp av sexsidiga glasklädda skyskrapor att resa sig från taket över marknivågatorna med hängande trädgårdar, lekplatser, tennisbanor, bowlingbanor och däremellan en danssalong helt av glas. Glas spelar en dominerande roll som byggnadsmaterial i hela konstruktionen.

Omkring 20 000 kvm glas behövs för att täcka över gatorna och konstruera kanalerna. Vad händer om någon kastar en sten in i denna framtidens glas-

stad. Jo, glaset kommer inte bara att vara stenfast. Inte ens vätebomber skulle sätta glasstaden i brand. Glaset skulle vara eldfast och om det smälter eller bryts sönder bildar det inga spetsiga kanter.

Londons allt svårare trafikproblem — och vem kan säga vilken förskräckande omfattning det kommer att ha nått år 2000? — har man sökt finna en lösning på i denna plan att bygga en stad i staden. Under Sohos 83 acre skall två jättelika underjordiska våningar byggas för bilparkering. Fordonen skall kunna köra in från alla fyra sidorna genom tunnlar under Oxford Street, Charing Cross Road, Shaftesbury Avenue och Regent Street. Dessa tunnlar får via sluttande uppfarter anslutning till Great Titchfield Street och Berners Street på nordsidan, Wardour Street i söder och Maddox Street i väster.

I den undre källaren kommer parkering av tre slags bilar att äga rum: 1. för kunder i de stora varuhusen och besökare i utkantens teatrar, 2. för besökare på gatorna i marknivån inom själva Soho och 3. för dem som bor i skyskraporna ovanför. Den övre källaren kommer att reserveras för godstrafiken. Person- och godstrafiken kommer att skiljas åt automatiskt innan den når tunnelinfarterna.

Eftersom glasåldern också troligen kommer att vara en helikopterålder måste det förutom underjordiska parkeringsmöjligheter för motorfordon finnas landnings- och startfält på plattformar ovanför taknivån. Denna tanke är inte helt behaglig men det kan ju tänkas att andra experter kan hitta på metoder att göra helikopterarna ljudlösa. I annat fall kommer invånarna att behöva öronskydd i sina luftiga, uppglasade våningar!

Varför, kanske någon frågar sig, har just Soho valts för denna framtidsplan? Jo därför, svarar planerarna, att detta potentiellt värdefulla område föreföll idealiskt för ultramodern utveckling. Det är kompakt och fast till karaktären och inom dess gränser florerar både affärs- och nöjesliv. Där finns både butiker och bostäder och det världsberömda Berwick Market.

Ingen gör gällande att denna plan är genomarbetad i detaljerna eller att man utan vidare skall finna de miljoner som behövs för att omsätta den i verkligheten. Planen för Soho av år 2000 har utarbetats huvudsakligen för att stimulera dem som redan börjat tänka i de nya tekniska möjligheternas kategorier.

Stanley J Byron

Det bör också nämnas att projektet till stor del bekostats av en av Englands största glasfabrikanter.

Red.



GARAGERING

Av arkitekt SAR Simon Jensfelt

Några synpunkter på frågan om uppställningsplatser för bilar

BILISMENS UTVECKLING DE SENASTE ÅREN

Som bekant har bilismen sedan det andra världskrigets slut utvecklats med en tidigare oanad hastighet. De problem som härigenom uppstått att skapa gator och vägar med tillräcklig kapacitet för det ökade antalet bilar i rörelse har varit stora och ökas ständigt. Härvidlag bidrager även i hög grad att tillräckligt antal uppställningsplatser i form av parkeringsplatser och garage icke finnes, varför bilarna även i vila i mycket stor omfattning belastar trafiklederna. Ett faktum som bör observeras är att ju fler bilarna blir desto fler kommer proportionsvis att vara i vila.

Till belysande av bilismens utveckling anges här nedan i tusental antalet bilar i Sverige och Schweiz vid slutet av åren 1949–1955 enligt uppgifter som lämnats av KAK och Automobil-Club der Schweiz. Vidare framgår antalet innevånare per bil under nämnda år.

Vinjetten: Bild 1. Interiör från garage i kv Örsholm, Malmö. Arkitekt SAR Thorsten Roos. Foto: Jan Andersson, Malmö

DK 711.7:725.38

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955 30/6
Antal bilar i Sverige	281	345	410	466	542	652	707
Antal innevånare i Sverige per bil ..	25	20	17	15	13	11	10
Antal bilar i Schweiz	162	189	212	234	260	290	—
Antal innevånare i Schweiz per bil ..	29	25	22	20	19	17	—

Av tabellen framgår att antalet bilar i Sverige under 5 år från 1949 till 1954 avsevärt mer än fördubblats. Antalet innevånare per bil är som tabellen visar nu nere i 10. I Schweiz, som ifråga om de ekonomiska förutsättningarna liknar Sverige, är antalet bilar i förhållande till folkmängden mindre, eller en bil per 17 innevånare. I USA, där bilismen är mest utvecklad i världen, finns en bil per 3 innevånare.

Till följd av krigs- och efterkrigstidens byggnadsrestriktioner har garagefrågan blivit ännu mer prekär än som annars torde ha blivit fallet.

Parkeringsproblemen har blivit störst i städernas centrala delar, där de ofta smala och krokiga gatorna som regel tillkommit under en tid då man icke hade någon tanke på bilar. På många håll, t. ex. i Stockholms city, har olidliga förhållanden uppstått till följd av att parkerade bilar hindrar trafiken. Trots detta har fackmännen fortfarande icke så lätt att få förståelse hos de byggande och myndigheterna för kravet på särskilda anläggningar för bilparkering. Det är givetvis svårt att få till stånd parkeringshus med relativt höga kostnader för parkeringen så länge man har möjlighet att ställa bilen på gatan. Det är därför nödvändigt att vidtaga sådana åtgärder att dylik parkering, där den bereder olägenhet för trafiken, förbjudes. Detta har också redan skett i ej obetydlig utsträckning men måste t. ex. för Stockholms centrala delar ske i ännu högre grad.

I det följande vill författaren utan anspråk på fullständighet lämna några synpunkter som kanske kan vara till ledning vid projekteringen av garage. Författaren grundar sin erfarenhet på ett flerårigt utredningsarbete inom området samt på en resa till Schweiz för studium huvudsakligen av garagering och parkering i detta land.

NORMER FÖR BERÄKNING AV BEHOVET AV UPPSTÄLLNINGSPLATSER

Krav som kan ställas vid prövning av fråga om byggnadslov

Vid utarbetandet av 1947 års byggnadslagstiftning uppmärksammade man att bestämmelser erfordrades för att säkerställa att behovet av uppställningsplatser för bilar tillgodosågs vid nybebyggelse. I byggnadsstadgan finnes därför i 80 § 2 mom. föreskrift som innebär att byggnadsnämnden när så erfordras kan kräva att på gård eller inom byggnad skall finnas utrymme för parkering av fordon för dem som bor eller vistas i fastigheten.

Några normer till ledning för tillämpningen av denna bestämmelse har dock hittills icke utfärdats. Till följd härav har byggnadsnämnderna ställt varierande krav. Inom byggnadsstyrelsen pågår emellertid i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en särskild parkeringsutredning som syftar till att upprätta anvisningar i ämnet. Dessa kan förväntas inom snar framtid.

I Malmö utarbetade man redan år 1948 förslag till normer, vilka antogs av byggnadsnämnd och drätselkammare och sedan länge tillämpas i full utsträckning. Bestämmelserna kräver för kontorshus 1 bilplats per 100 m² våningsyta, för affärshus 1 per 175 m² och för lager och småindustri 1 per 500 m² företagsyta. För bostäderna räknar man med ett framtida bilbestånd av 500 bilar per 1 000 lägenheter. Härav beredes 30 % plats i varmgarage, mestadels under mark, 30 % i kallgarage, 30 % på parkeringsplatser å tomtmark samt 10 % på gator och allmänna platser. Normerna gäller nuvarande bilbestånd. Utöver det ovan angivna skall markreservationer göras för dubbla antalet bilplatser. Om det i närheten av fastigheten finnes centralgarage eller större allmän parkeringsplats, medger man att antalet bilplatser minskas.

Kraven vid stadsplanering

I byggnadsstadgans bestämmelser rörande upprättande av stadsplan uppmärksammas även i 26 § punkt 11) på att man vid planläggningen bör tillse att möjlighet finnes att anordna enskilda parkerings- och garageutrymmen i erforderlig omfattning. I anslutning härtill har i de senaste årens stadsplaner intagits bestämmelser rörande antalet uppställningsplatser för bilar. Kraven har därvid varierat för olika städer och givetvis för olika områden inom samma stad. Inom de centrala delarna av städerna måste kraven ofta t. ex. med hänsyn till de begränsade utrymmena på tomterna och de höga markpriserna av rimlighetsskäl sättas lägre än vad som vore önskvärt.

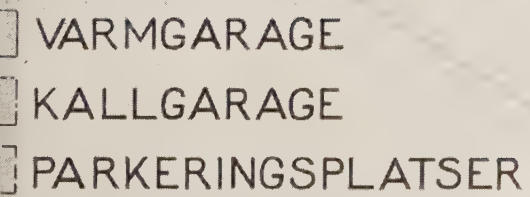
Att behovet av uppställningsplatser för bilar beaktas vid planläggningen är lika viktigt som att gator och vägar utformas lämpligt. Som exempel på en stadsplan, där nämnda behov noga studerats, må nämnas förslaget till stadsplan för område vid Mariedalsvägen i Malmö (bild 2).

I stadsplanebestämmelserna för de områden söder om Hötorget i Stockholm där den stora saneringen nu pågår och där några gårdar i markens plan ej förekommer har man föreskrivit att parkeringsytan inom byggnad skall motsvara en hel källarvåning med undantag av det utrymme som erfordras för de vertikala förbindelserna. Parkeringsytan behöver dock ej motsvara mer än högst 1 parkeringsplats för varje 200-tal m² bruttovåningsyta, källarvåningar oräknade. Detta krav kan synas rigoröst men motsvarar enligt gjorda beräkningar endast ca 1 parkeringsplats per 6 inom Nedre Norrmalm arbetande personer och om man räknar med 1 bil per 5 innevånare, vilket snart nog torde bli ett faktum, blir antalet arbetande personer per bil ca 2,5. Ovannämnda kompromiss är möjlig därför att man syftar till att de kollektiva trafikmedlen skall ersätta en del av den enskilda biltrafik som eljest skulle förekomma.

I Stockholm har man i stadsplanerna för innerstaden som regel föreskrivit 1 uppställningsplats per 200 m² bruttovåningsyta. För ytterområdena brukar man för bostadsområden ange kraven på uppställningsplatser genom en siffra på stadsplanekartan. Härvid utgår man från det beräknade antalet innevånare. För närvarande räknar man med 1 bil per 5 innevånare. Man har även angivit den minsta nettoyta per bilplats som man bör räkna med till 12,5 m². Uppmärksammas bör dock att man i garage, där trafik skall ske däriinom, måste räkna med i medeltal en yta av ca 25 m² per bil.

I Södertälje kräver stadsplanerna ifråga om bebyggelse för butiks-, affärs- och kontorsändamål 1 bilplats för varje 100-tal m² våningsyta. I fråga om byggnader för samlings- eller föreningslokaler har man krävt 1 plats för varja 30-tal m² våningsyta. För radhus och kedjehus har man föreskrivit att tomtmarken icke får planeras eller byggnad icke anordnas på annat sätt än att uppställning av bilar möjliggöres till ett antal av minst två fordon för varje bostadslägenhet.

På motstående sida: Bild 2. Illustrationsplan till förslag till stadsplan för område i Pildammsstaden, Malmö. Arkitekt SAR Gunnar Lindman, medarbetare arkitekt SAR Gabriel Winge. Endast 10% av parkeringsplatserna är belägna på allmän plats-mark, övriga på kvartersmark



Andra normer

I de här ovan refererade stadsplanebestämmelserna har man i allmänhet utgått från våningsytan för bestämmande av erforderligt antal bilplatser. Detta beror på att man vid planläggningen ofta icke med tillräcklig noggrannhet kan beräkna hur många människor som kommer att bo eller vistas inom planområdet och de olika delarna därav. Vid prövningen av fråga om byggnadslov kan en beräkning av antalet människor i föreslagna bostäder, butiker, industrier etc. lättare ske. Normer grundade på antalet personer eller antalet lägenheter kan därför uppställas. I brist på sådana normer, gällande för Sverige, återgives här nedan medianvärdet för ett stort antal amerikanska normer samt normer som föreslagits gälla för en av de största städerna i Schweiz.

Kategori	Medianvärde för amerikanska normer 1 bilplats per	Förslag till normer för en schweizisk stad 1 bilplats per
Hyreshus	1 lägenhet	1—3 lägenheter beroende på deras klass
Radhus och villor	1 lägenhet	1—2 lägenheter beroende på deras klass
Kontor o. offentliga byggnader	75 m ²	50 m ²
Butiker	45 m ²	30 m ²
Industri o. d.	5 anställda	3 anställda
Kyrkor	10 sittplatser	5 sittplatser
Teatrar, biografer	6 sittplatser	5—6 sittplatser beroende på klass
Hotell	4 gästrum	2 sängplatser
Pensionat	—	3—5 sängplatser
Restauranger	9 m ²	5—6 sittplatser
Sjukhus	5 sängar	—
Skolor	12 sittplatser	—
Sportanläggningar	10 åskådarplatser	10—12 åskådarplatser

Av ekonomiska skäl kan det ofta vara svårt att i samband med den bebyggelse som nu sker anordna uppställningsplatser för det sannolika behovet i framtiden. Man bör dock göra erforderliga markreservationer. Det kan på lång sikt uppstå betydande olägenheter för den enskilde fastighetsägaren därigenom att lokalerna ej kan hyras ut, enär parkeringsmöjligheter saknas. Om den byggande uppmärksammas härpå, kan det ofta vara lättare att få förståelse för garagebehovet. En möjlighet som bör beaktas är att under en övergångstid utnyttja garage, som ej behöves för närvarande, såsom lagerlokaler, vartill de väl lämpar sig på grund av goda tillfartsmöjligheter.

SÄTTEN FÖR UPPSTÄLLNING AV BILAR

Kantstensparkering

Det enklaste sättet att parkera bilen är att ställa den vid väg- eller gatukanten. Denna form av parkering, som brukar benämnas kantstensparkering, är för bilens ägare liksom för vederbörande fastighetsägare den billigaste. Man begagnar därvid nyttigheter som kanske funnits under lång tid. Ur allmän synpunkt kan en dylik parkering emellertid som framgår av det inledningsvis sagda bli nog så kostsam på grund

av de hinder som uppstår för trafiken. När nya områden bygges ut, ställer det sig uppenbarligen fördelaktigare för såväl det allmänna som fastighetsägarna att behovet av uppställningsplatser för dem som bo eller vistas inom området täckes å tomtmark. Anordnas parkeringen på gatan, får ju nämligen tomtägaren enligt bestämmelserna i byggnadslagstiftningen om gatukostnadsbidrag deltaga i stadens kostnader för såväl gatumarken som gatans anläggande. I princip torde kantstensparkering i vart fall inom hårt belastade centra endast böra förekomma vid korttidsparkering, för besök i butik, kontor e. d.

Parkeringsplatser

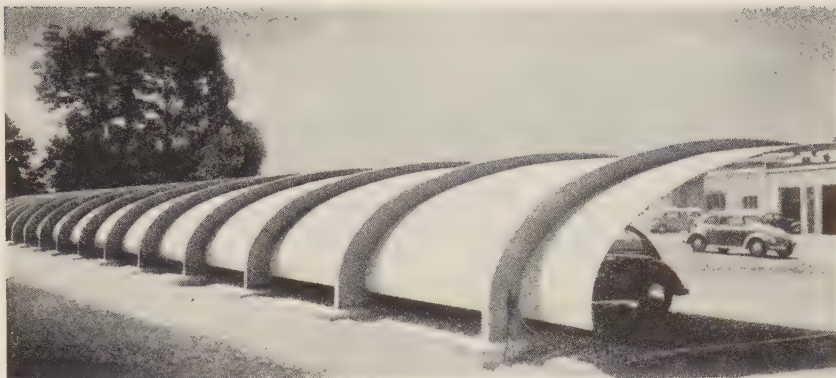
Nästa steg i riktning mot lämpligare uppställning av bilarna är anordnandet av parkeringsplatser på allmänna platser och å tomtmark. I fråga om de förstnämnda måste man förutsätta att de huvudsakligen blir utnyttjade endast för korttidsparkering, vilket i viss mån kan åstadkommas genom att avgift kräves såsom nu sker bl. a. i Stockholms centrum genom uppsättning av parkeringsautomater.

På senaste tiden har man allvarligt börjat diskutera om uppställningen av bilar överhuvudtaget behövs inomhus. Man resonerar som så att bilarna är gjorda med tanke på att användas utomhus, dvs att de är rullande hus. I Amerika börjar man betrakta bilen som en förbrukningsartikel som det ej lönar sig att kosta på garage. I vart fall är det icke givet att garagekostnaderna är lägre än den ökning av värdeminskningen som uppstår vid utomhusparkering. Särskilt livligt har man i Sverige diskuterat detta ifråga om bussar och inom Svenska lokaltrafikföreningen arbetar ett utskott med en utredning i frågan. Utomhusparkeringens olägenheter i form av påfrestande kallstarter och invändigt utkylda bilar kan numera i viss mån undvikas genom uppvärmning av bilarna eller enbart deras motorer. För bussar förekommer uppvärmning med lågtrycksånga och varmvatten. För vanliga personbilar torde elektriska motorvärmare, varav flera goda fabrikat finnes, vara vanligast. Här må nämnas att man t. ex. i Solna stad nyligen anordnat parkeringsplatser för 125 bilar, där för varje bilplats finnes tillgång till elektrisk ström för motorvärmare. Avgiften för bilägarna varierar mellan 80 och 190 kronor per år beroende på motorvärmarens effekt. Anskaffningskostnaden för en elektrisk motorvärmare om 700 W är ca 100 kronor. Erfarenheterna från Solna av nämnda system anges vara goda.

Skärmtak

Även om man kan undvika vissa olägenheter vid utomhusparkering genom att använda motorvärmare eller på annat sätt ordna uppvärmning av bilarna, så kvarstår dock vissa av dem. Sålunda bereder snön åtminstone i mellersta och norra Sverige betydande besvär för dem som har bilen utomhus. Ett visst skydd häremot liksom mot solen kan erhållas om parkeringsplatsen förses med ett skärmtak eller dylikt. Effekten kan förbättras om skärmtaket förses med en långvägg (se bild 3). Vid förläggningen bör hänsyn tagas till väderstreck och förhärskande vindriktning.

T. h: Bild 3. Skärmtak för »Aero-Garagen-
bau», München



Nedan t. h: Autohalle Kasinoplatz AG, Bern. Arkitekt Walter von den Gunten. Garaget beläget under torgplats och gata. Överst bild 4. Sektion. Skala 1:1000. Där-
under bild 5. Typisk våningsplan. Ska:la
1:1000

Kallgarage

Den enklaste typen av garage är kallgaraget, dvs ett garage som uppförts utan värmeisolering av golv, väggar och tak. Vid uppställning av bil i kallgarage kan den uppvärmas på samma sätt som ovan beskri-
vits ifråga om utomhusparkering. Uppvärmningen blir dock mer effektiv genom att avkylning på grund av blåst ej uppstår. Kallgarage har hittills som regel ifrågakommit endast som provisorier. Med hänsyn till den stora bristen på garage och de höga byggnads-
kostnaderna synes dock angeläget att pröva alla möj-
ligheter att minska kostnaderna för garageringen. Detta kan ske genom att uppföra kallgarage med per-
manent utförande och eventuellt med möjligheter till individuell, t. ex. elektrisk uppvärmning av bilarna. Författaren är i princip motståndare till provisoriska byggnader, enär hans erfarenhet visat att dylika byggnader som regel blir permanenta. Vid uppförandet av garage av här angivet slag bör därför kraven på gott utseende och ändamålsenliga och hållbara ma-
terial ej eftersättas.

Varmgarage

I vårt klimat är med hänsyn till trivseln för bilägarna och dem som skall sköta bilarna varmgaraget, dvs garage med värmeisolering av golv, väggar och tak samt uppvärmningsanordningar, att föredraga. Det bör dock uppmärksammas att man icke behöver räkn-
a med någon hög temperatur; 8–10° är fullt till-
fredsställande.

KRAVEN PÅ GARAGE MED HÄNSYN TILL BRANDSKYDD OCH VENTILATION

Myndigheternas krav på garagens utformning med avseende på brandskyddet och ventilationen framgår av byggnadsstyrelsens anvisningar till byggnadsstad-
gan.

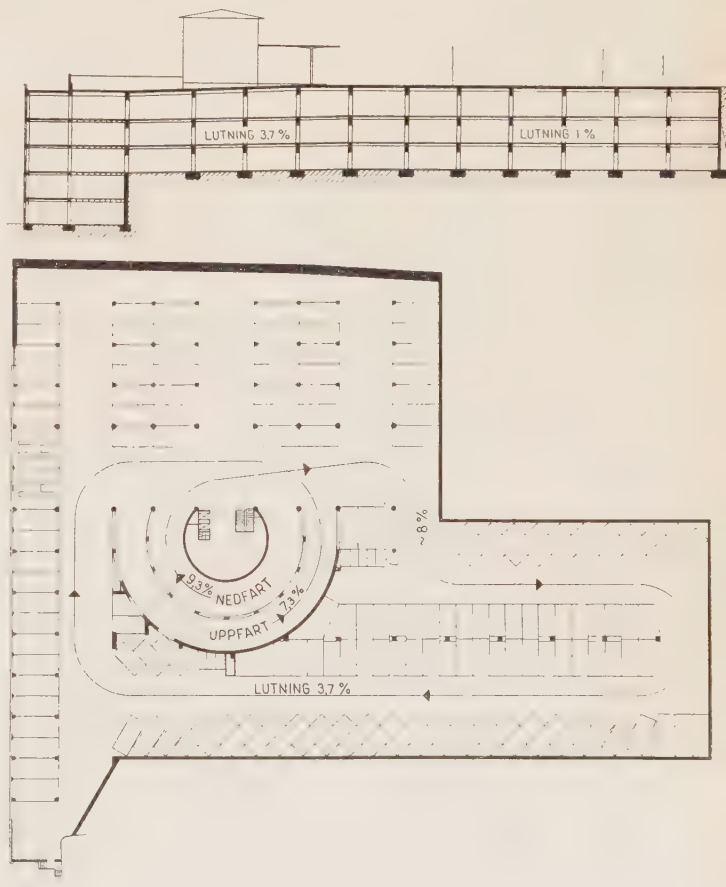
Utförandet av golv, väggar och tak

Som bekant kräver bestämmelserna att garage med större golvyta än 35 m² som regel skall ha bjälklag (golv och tak), samt omslutande väggar av brandsä-
ker konstruktion. Om garaget har en golvyta av högst 200 m² och är inrymt i byggnad, som endast inrym-
mer garage med därtill hörande biutrymmen och som är belägen på minst 9 m avstånd från annan bygg-

nad, minskas kraven ifråga om väggar och tak till brandhårdig beklädnad, dvs de bärande konstruktio-
nerna kan vara av trä.

För garage med en golvyta av högst 35 m² ställes krav på att väggar och tak skall vara åtminstone brandhårdigt beklädda. Friliggande sådant garage på mer än 6 m avstånd från annan byggnad kan dock utföras helt av trä.

Erfarenheten har visat att brandriskerna i garage icke är så stora som man tidigare föreställt sig och kanske även varit. Med det utförande som bilarna numera har, är riskerna, såsom av bl. a. amerikansk statistik framgår, i själva verket mindre än för fler-
talet andra lokaler. I utlandet är det t. ex. vanligt att garage för egna hem och radhus sammanbygges med

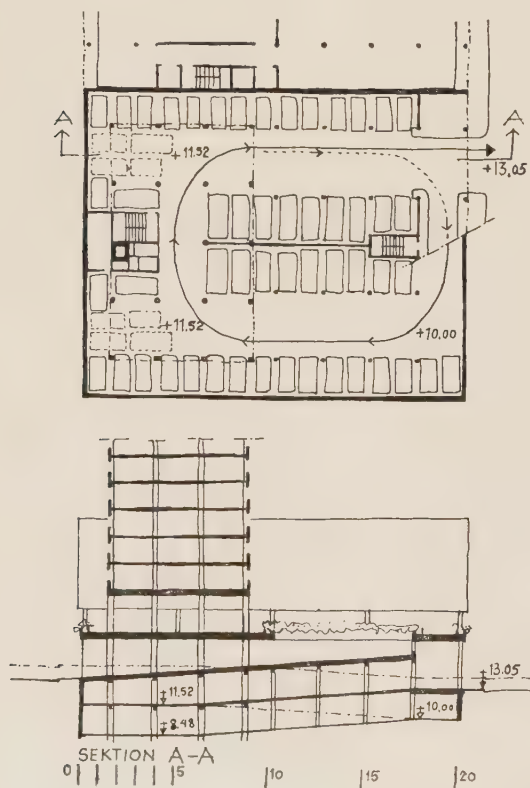


huvudbyggnaderna och att garagen därvid utföres av oskyddat trä. Starka skäl talar därför för att minska brandskyddskraven, varigenom ett billigare utförande av garagen i många fall möjliggöres. Utredning här- om pågår också inom byggnadsstyrelsen och kan väntas snart resultera i nya garagebestämmelser.

Förbindelse med andra lokaler

Hur än utförandet är å tak och väggar i övrigt, är det dock angeläget att gaser (koloxid) från garaget ej intränger i lokaler, där människor stadigvarande vistas. Vägg mot bostadsrum, kontor e. d. bör alltså vara tät. Vidare måste vissa krav ställas på förbindelsen mellan garage och lokaler av nämnt slag. Förbindelse mellan garage och pannrum eller lager för lättantändliga ämnen bör givetvis icke ifrågakomma. Särskilt farligt är det att förlägga pannrum i förbindelse med garage lägre än garaget. Som bekant är bensenångor- na nämligen tunga och rullar därför nedåt.

Man brukar hos oss ej tillåta att lokaler för yrkes- mässig smörjning och tvättning av bilar (servicean- läggning) ingår i garageanläggningen, vilket emeller- tid i många fall skulle vara praktiskt och innebära minskade kostnader. I Schweiz finnes ej hinder här- för och någon olägenhet synes härvid ej uppstå. Det är därför att hoppas att det av de nya bestämmelserna kommer att framgå att anordningen är tillåten.



Projekt till garageanläggning i butiks- och bostadshus i Södertälje. Arkitekter SAR Hans Borgström och Bengt Lindroos. Uppställning direkt på rampen som stiger spiralformigt (torngarageprincip med fyra plan)

Överst: Bild 6, Plan

Därunder: Bild 7, Sektion

Brandalarm, eldsläckningsanordningar, sektionering

För stora garage med större golvyta än 1 500 m² samt för eldsläckning svårtillgängliga garage med mindre yta kräver bestämmelserna där så prövas nödvändigt automatiska brandalarmanläggningar el- ler automatiska eldsläckningsanordningar. Vidare kan krav ställas på sektionering av garaget. Som regel synes brandmyndigheterna anse att garage i käl- lare är svårtillgängliga för eldsläckning varför alla nämnda krav uppställs eller i vart fall något av dem. Automatiska eldsläckningsanordningar eller s. k. sprinkler är dock relativt kostsamma. Kost- naderna rör sig om ca 12 kr/m² eller 250 kr/bil. Då man dessutom vet att vatten ej släcker bensen- och oljebrand, ställer man sig något frågande till nämnda krav, som ej brukar ställas i t. ex. Schweiz. Man skulle kunna förmoda att försäkringspremierna mins- kas avsevärt om sprinkler anordnas. Brandförsäk- ringen blir betydligt billigare (ca 50 %) men i gen- gäld ökar vattenskadeförsäkringen (ca 25 %). Brand- myndigheterna i Zürich anser att brandalarmanord- ningar mer och mer mister sin betydelse ju mer tele- fontrafiken ökar. En telefon finnes nästan alltid till hands numera. Däremot är det av vikt att man i garagen har kemiska eldsläckningsanordningar till- gängliga.

Den föreskrivna sektioneringen av större garage ökar kostnaderna i ganska hög grad och kan ofta avsevärt försämra möjligheterna att utnyttja golvytan effektivt. Då riskerna för brand i garage som ovan sagts faktiskt är små är att hoppas att de nya be- stämmelserna även på denna punkt utformas så att de ej ger utrymme för omfattande lokal »lagstiftning», som nu är fallet.

Ventilation

Den anmärkning mot gällande garagebestämmelser som är vanligast är att ventilationsföreskrifterna skul- le vara för rigorösa. Detta anses särskilt gälla garage med större golvyta än 35 m², där huvudregeln är att fläktventilation skall ordnas och att den luftmängd som skall kunna bortföras skall vara 12 m³ per m² golvyta och timme. Anledningen till att kraven är så höga är att avgasningen från bilarna som bekant till stor del utgöres av koloxid, vilken även i ytterst små mängder är mycket farlig. I de fall garaget är utfor- mat så att körning av bilarna inom garaget är nöd- vändig, måste ventilationskraven därför vara relativt höga. Kraven i utlandet är också ungefär motsvaran- de våra. För s. k. radgarage, där varje bil har sin egen garageport, är riskerna däremot små och ga- ragebestämmelserna medger också för sådant fall liksom för garage med mindre golvyta än 35 m² ven- tilation genom självdrag.

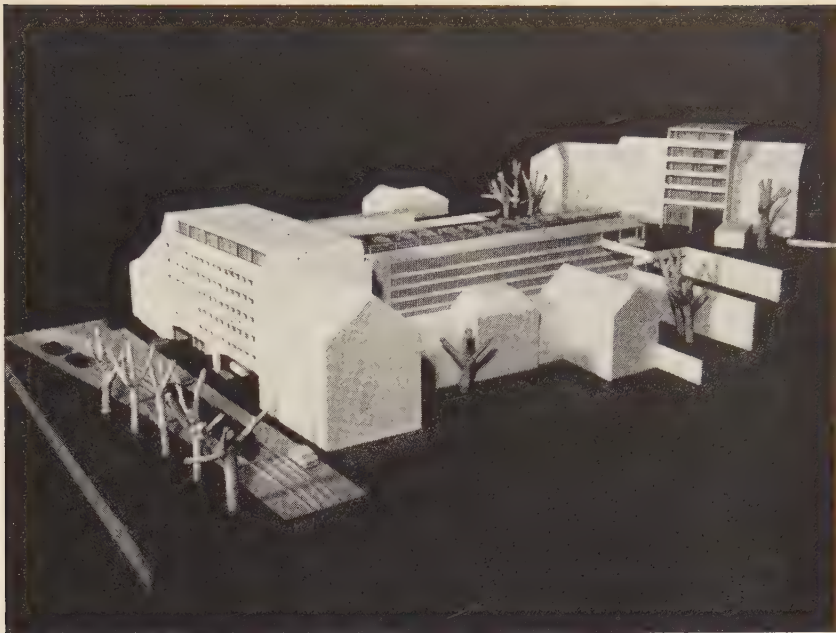
Ifråga om garage för endast en bil (boxgarage) kan starkt ifrågasättas om kraven på särskilda ven- tilationsanordningar icke kan slopas. Den ventilation som erhålles när garageportarna öppnas torde vara fullt tillräcklig. I Schweiz förekommer icke ventila- tionsanordningar i garage av denna typ.

Autosilo för Kygnos Immobilien AG, Basel. Arkitekt Marcus Diener. Hissen i schaktet är rörlig även i horisontalplanet

T. h: Bild 8. Modellfotografi

I mitten t. h: Bild 9. Sektion, Skala 1: 500

Nederst t. h: Bild 10. Plan av bottenvåningen. Skala 1: 500

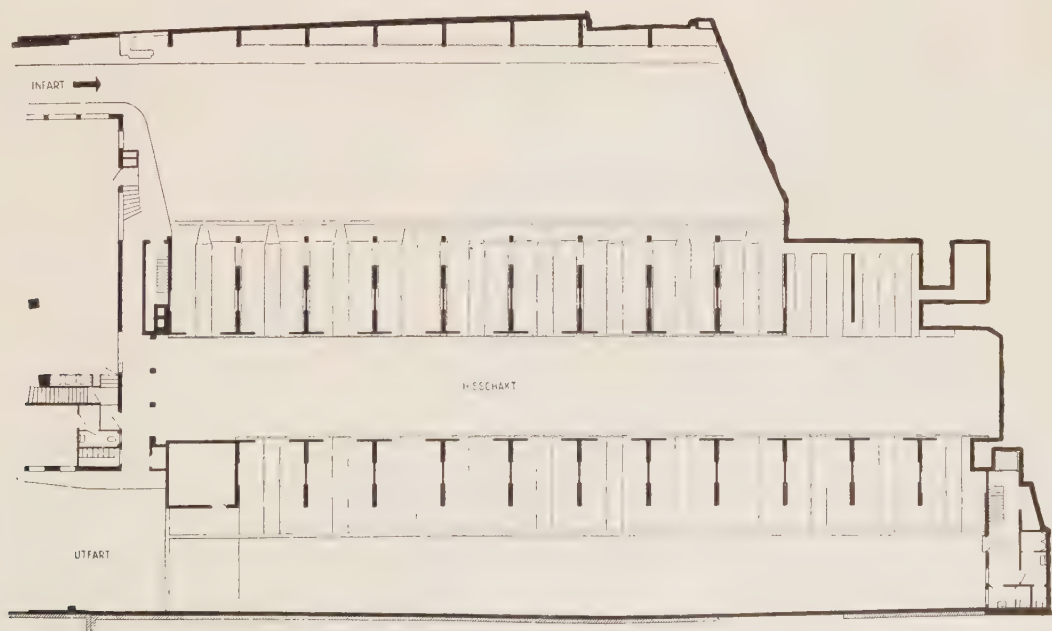
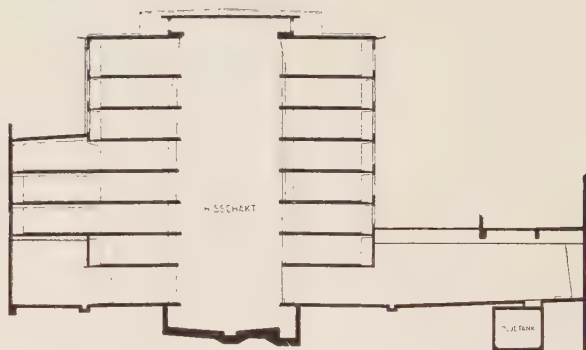


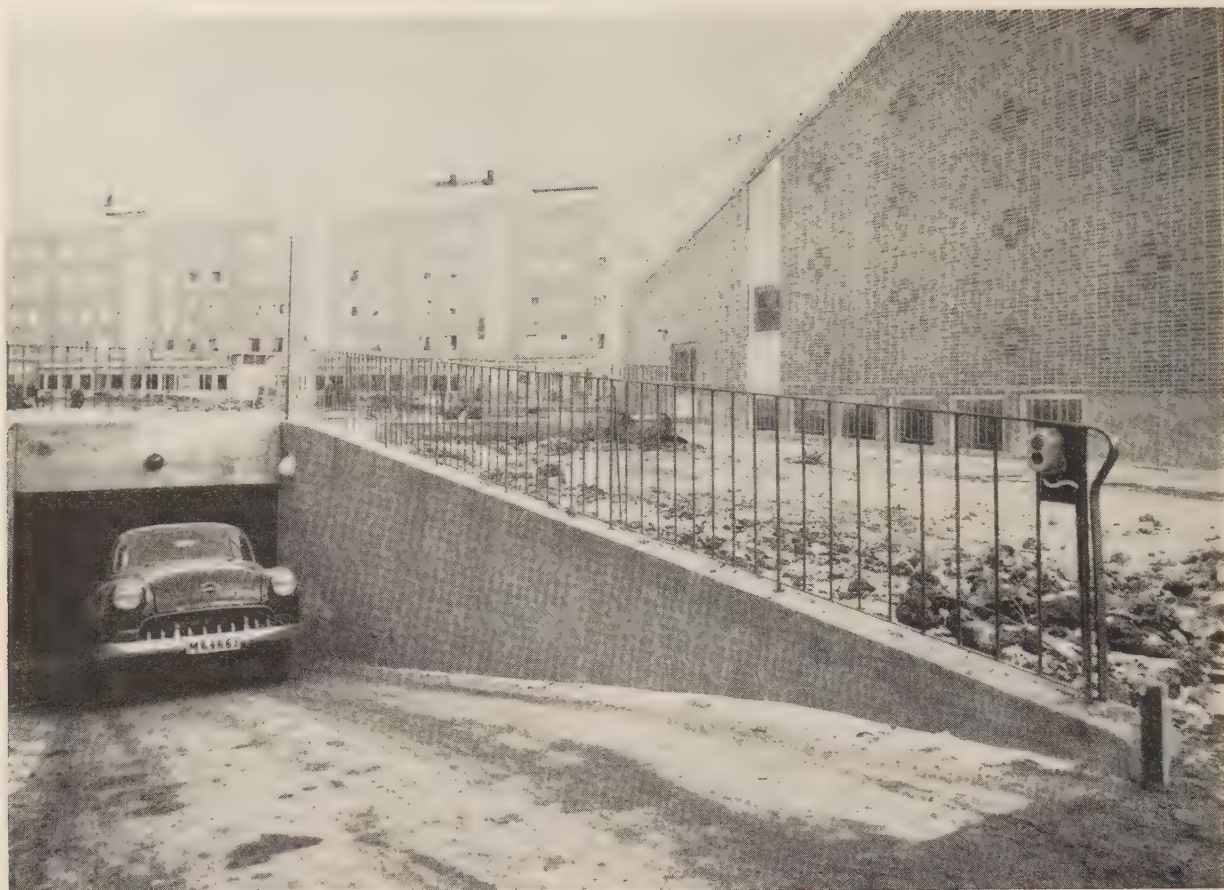
UTFORMNINGEN AV GARAGEN MED HÄNSYN TILL OLIKA FÖRHÅLLANDEN

Den lämpliga utformningen av garagen varierar givetvis beroende på förhållandena och förutsättningarna i de enskilda fallen. Ett parkeringsgarage inom ett cityområde måste sålunda utformas på ett annat sätt än ett garage för ett bostadsområde i ytterområde. Regeln att ju dyrare tomtmarken är desto intensivare måste den bebyggas gäller givetvis även garagebygget.

Citygarage

Inom de centrala delarna av de större städerna kan som ovan sagts parkeringsproblemet ej lösas utan att särskilda parkeringshus uppföres, medgivande att markytan utnyttjas för parkering i ett flertal våning-





Ovan: Bild 11. Nedfart till garage, under mark, för 70 bilar och 8 motorcyklar i kv Örsholm, Malmö. Arkitekt SAR Thorsten Roos. Längst till höger på bilden syns anordningen för öppning och stängning av garageporten. Foto: Jan Andersson

ar. I vissa fall kan det även vara lämpligt att förlägga garage under gator och allmänna platser. Detta kommer särskilt ifråga när den befintliga bebyggelsen på grund av dess värde i stort sett avses kvarligga.

För att nå de olika våningsplanen måste upp- och nedfartsramper eller hissar anordnas. Garageanläggningens ekonomi är i avsevärd grad beroende av att dessa anordningar samtidigt som de är så litet utrymmeskrävande som möjligt är ändamålsenliga. Om det tillgängliga utrymmet är ringa kan för långtids-parkering anordnandet av hiss visa sig fördelaktigt. Numera finnes t. ex. hydrauliska hissar med stor lyftkraft och en hastighet av ca 0,3 m/sek. som från markplanet kan lyfta ner bilar till källarplan belägna 1–3 våningar under marken. Sådana hissar kräver

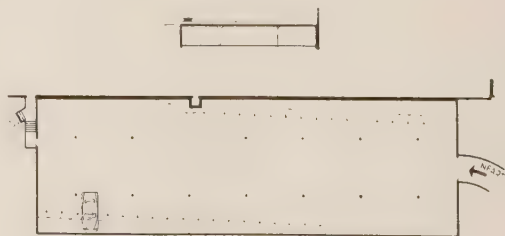
icke större planyta än ca 20 m² under det att en ramp med en höjd av 3 m och en lutning av 1:10 om den helt måste förläggas inom garaget kräver en yta av ca 90 m². Man kan med andra ord vid garage i en våning vinna tre bilplatser om man ersätter rampen med en hiss. Vidare vinner man utrymme i våningen över garaget. Kostnaden för en hydraulisk bilhiss med tre stannplan och ur driftsäkerhetssynpunkt dubbla aggregat uppgår enligt uppgift till ca 43 000 kronor.

Innan man övergår från en enkel ramp till särskild upp- och nedfartsramp, bör man beakta möjligheten att säkerställa en större kapacitet med enbart en ramp genom signalreglering med grönt och rött ljus.

Garageanläggning i kv Seved, Malmö. Arkitekt SAR Henning Orlando, Svenska Riksbyggens arkitektkontor

Nedan t. v: Bild 12. Situationsplan. Skala 1: 2 000

Nedan t. h: Sektion och plan. Skala 1: 1 000



För storgarage måste man räkna med dubbla ramper eller hissar som kan förflyttas även horisontalt och automatiskt kan placera in bilarna i boxar.

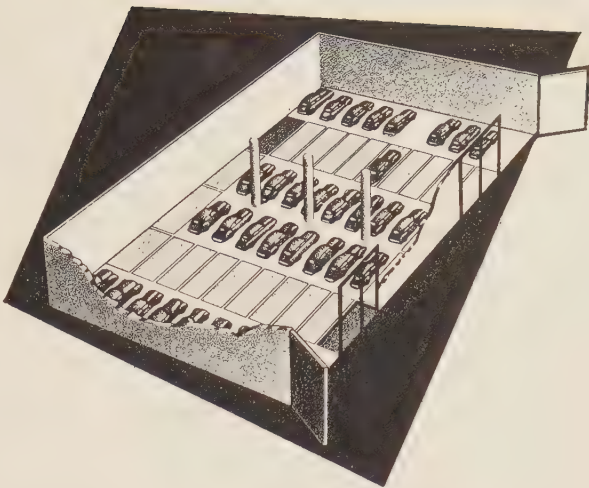
Inom större garage kräver tillfarterna till själva uppställningsplatserna betydande utrymme eller i det närmaste hälften av hela ytan. Man har därför sökt finna anordningar som minskar detta slöseri med dyrbar golvyta. En svensk sådan konstruktion finnes (bild 14), vilken enligt tillverkaren kan rubriceras som ett transportband, bestående av ett antal plattformar, var och en med plats för en bil. Plattformarna, som ligger i höjd med garagegolvet, vandrar runt ett rektangulärt område med fasta bilplatser. Flyttningen av bilarna möjliggöres av att två plattformar i diagonalt motsatta hörn saknas och att parallella plattformsrader växelvis skjutes in mot dessa tomrum. Enligt uppgift kan garagets kapacitet ökas med upp till 50 % genom anordningen. Kostnaden per vunnen bilplats anges till 8 000–10 000 kronor. Systemet avses att prövas i de nya höghusen vid Hötorget i Stockholm.

Man hör ofta den synpunkten att det ej tönar sig att anordna medelstora garage för 50–150 bilar därför att kostnaden för erforderlig personal blir för stora. Det kan dock ifrågasättas om detta resonemang är riktigt. Med de möjligheter som nu finnes att anordna automatisk stängning och låsning av garageportarna kan man för garage, där parkeringen icke är tillfällig, utan olägenhet förse de parkerande med nycklar, varigenom särskild bevakningspersonal kan undvikas. Dessutom finnes den möjlighet som ovan angivits att kombinera garaget med en serviceanläggning, varigenom kostnaden för bevakningen kan nedbringas avsevärt. Med hänsyn till gatutrafiken torde det vara fördelaktigt om garageanläggningarna ej göres allt för stora utan sprides.

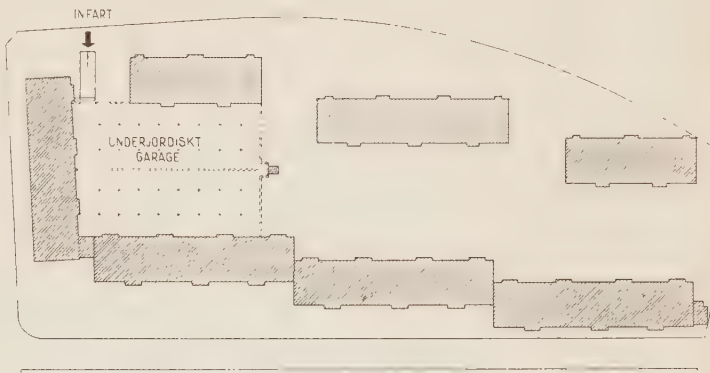
Några typer av citygarage framgår av bilderna 4–10. I nr A 4 av Byggmästaren detta år (sid. 82) finnes plan över ett garage i Vällingby centrum i Stockholm.

Garage för bostadsområden med flerfamiljshus

Hos oss här i Sverige förlägges garagen inom bostadsområdena med flerfamiljshus vanligen i husens källare eller i undervåningar. Ofta är hela ena långfasaden upptagen av garageportar, vilka som regel icke är ägnade att förbättra byggnadernas exteriör. Orsaken till att denna förläggning tillgripes är att man anser lösningen ekonomisk. Vidare har bilägarna nära från bostaden till bilen. Författaren ifrågasätter starkt om dessa fördelar, varav den första f. ö. kan diskuteras, uppväges av nackdelarna. Förutom nämnda olägenheter ifråga om husens exteriör uppstår sådana genom att tomtmarken till betydande del måste upptagas av infarter till garagen. Om garageinfarterna dessutom är belägna på samma sida av huset som dess entréer, uppstår stora risker för lekande barn (bild 17). Vidare är det uppenbart att de boende i lägenheterna omedelbart över garagen blir störda av smällande garageportar och startrusning av bilar. Att från fönstren i lägenheten se ner över en grus- eller asfaltplan är icke heller så tilltalande. Det förtjänar framhållas att man av bl. a. de skäl som



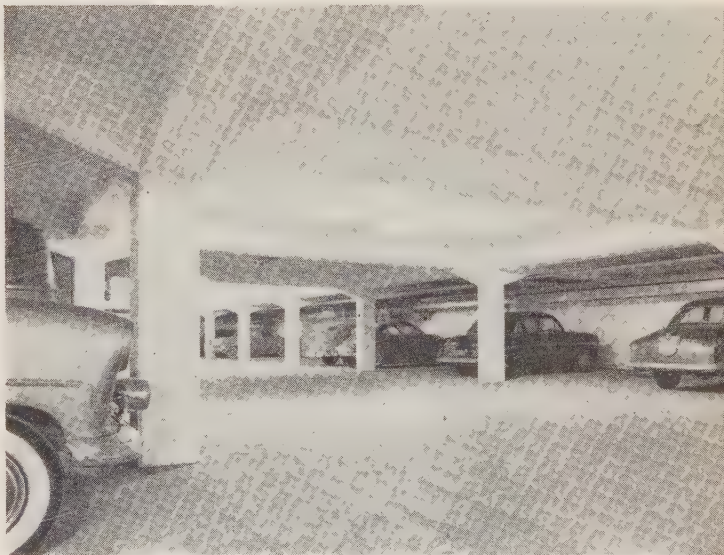
Ovan: Bild 14. Mekaniskt garage. Konstruktion Auto-P-Nyby



Garage för 66 bilar till bostadskvarteret Violinen, Malmö. Ingenjör Sven Grönqvist, HSB, Malmö

Ovan: Bild 15. Situationsplan. Skala 1: 2 000

Nedan: Bild 16. Interiör från garaget. Foto: Jan Andersson





Ovan: Bild 17. Garage i undervåningen av ett bostadshus. Foto: Lennart Olson

härovan angivits i Schweiz sällan förlägger garagen direkt under bostäderna. Vid punkthusbebyggelse i större antal våningar kan garage i källare f. ö. endast täcka en mindre del av behovet. Om man tar för schakt och grundläggning ej för höga, kan en förde visa sig innebära även rent ekonomiska fördelar, kommer man till att flera andra förläggningar än till källare och undervåningar kan ifrågakomma.

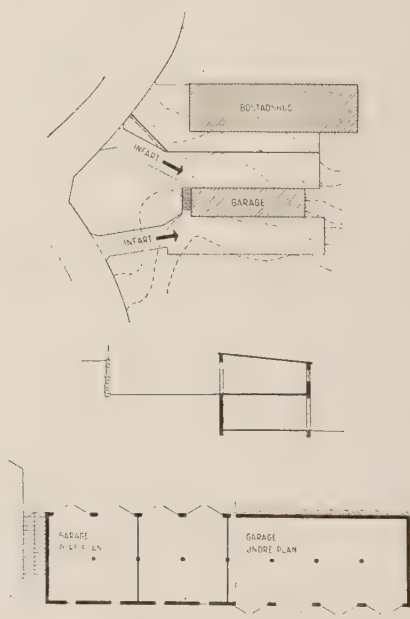
Om markpriserna är tämligen höga och exploateringen därför förhållandevis hård samt kostnaderna för schakt och grundläggning ej för höga, kan en förläggning av garagen under markytan med t. ex. planterad gård däröver komma ifråga. Sådana garage har i ganska stor utsträckning byggts i Malmös nyare bostadsområden. Bilderna 1, 11–13, 15, 16 visar några exempel på dessa s. k. Malmö-garage, som f. ö. är utformade på ovan angivet sätt utan särskild vaktpersonal.



För att bemöta invändningen att sådana garage måste ställa sig dyrbara återges här byggnadskostnaden per bil och per m³ för dylika garage i Malmö.

Antal garageplatser	Byggnadsår	Byggn.-kostn. i kr (avrundad) inkl. arvoden och administration	
		per bil	per m ³
45	1955	5 800	81
30	1954	4 700	86
66	1952–53	6 100	88
41	1955	4 150	50

Garaget för 66 bilar har fördyrats genom att brandmyndigheterna krävde brandalarmanläggning som kostade ca 135 kr/bil och sektioneringsmur som torde ha dragit en merkostnad av ca 80 kronor per bil. Medelkostnaden per bil för de fyra anläggningarna är ca 5 200 kronor. Om man räknar med en förräntning av 7 % erfordras en hyra exklusive värme av ca 30 kr/mån. Vederbörande fastighetsägare har upplyst att en standardhyra av 35 kr/mån. inklusive värme tillämpas, varvid värmekostnaden, som blir låg på grund av den gynnsamma naturliga värmeisoleringen, beräknats till 5 kronor. För garage av denna typ behöver man icke räkna med någon tomtkostnad, enär denna ej ökas genom att erforderlig gård underbygges. Av det sagda framgår att garage, förlagda under gård, om möjligheterna till förnuftiga besparingar iakttages t. ex. genom att grundmurarna göres gemensamma med grunderna till angränsande bostadshus, icke behöver bli så stora. Erfarenheterna i Schweiz har även visat detta.



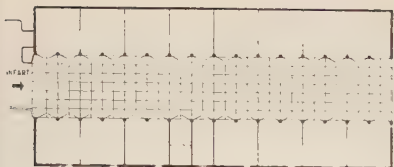
Garageanläggning inom kv Högtrycket i Björkhamnen, Stockholm. Arkitekt SAR Henning Orlando, Svenska Riksbankens arkitektkontor

Överst: Bild 18. Situationsplan. Skala 1: 1 600

Därunder: Bild 19. Sektion. Skala 1: 500

Underst: Bild 20. Plan. Skala 1: 500

T. v.: Bild 21. Garageanläggningen sedd från det lägre planet. Foto: Lennart Olson



Garage för 32 bilar inom kv Långe Jan i Kärrtorp, Stockholm. Arkitekt SAR Hjalmar Klemming, Svenska Bostäders arkitektkontor

Överst: Bild 22. Plan, Skala 1: 1 000

Därunder: Bild 23. Sektion, Skala 1: 1 000

T. h: Bild 24. Fotografi av »gatan» mellan box-garagen. Foto: Lennart Olson

Om garaget kan förläggas i lutande terräng, kan detta ofta med fördel inpassas så att det tar bort ringa del av tomtmarken och utan att någon garagedfart behöver ordnas. I lutande terräng kan garaget också utföras i två våningar på så sätt att infart till övre våningen ordnas från den högre delen av terrängen och till den undre från den lägre delen av terrängen. Bilderna 18–21 visar ett exempel på en sådan lösning. Vid för bläst utsatta bostadsområden kan fördelar ernås om garagen förlägges så att de ersätter gårdsmurar eller andra anordningar mot blåsten. Om garageportarna härvid vändes mot gatan, vilket är naturligt, kan gården bli väl avskild.

I vissa fall kan en lösning med radgarage förlagda rygg mot rygg vara fördelaktig, bl. a. genom att man sparar en långvägg. Bild 25 visar ett sådant garage för ett nytt bostadsområde i Zürich.

Radgaragen har den olägenheten att de kräver en omfattande snöröjning. Denna olägenhet kan elimineras om två radgarage lägges med portarna mitt emot varandra och om »gatan» mellan dem förses med ett lätt tak, som även ger skydd mot regn och sol samt möjliggör för bilägaren att utnyttja den övertäckta förplatsen vid tillsyn av bilen. Bilderna 22–24 visar ett exempel på ett välöst sådant garage.

En annan åtgärd som är ägnad att minska kostnaderna för radgarage är att parvis helt slopa mellanväggarna. Härigenom kan installationerna för vatten och avlopp samt elektrisk belysning vara gemensamma för två garageplatser. Erfarenheten har visat att svårigheter ej brukar uppstå för två bilägare att samsas på detta sätt om ett utrymme.

Som ovan framhållits bör möjligheterna att utföra garagen med enkla och billiga konstruktioner beaktas. Härvidlag kan garage med stomme av trä samt utvändigt beklädnad med korrugerad aluminiumplåt



Ovan: Bild 25. Garage för bostadsområdet Letzigraben, Zürich. Foto: Förf.

Nedan: Bild 26. För flera villor gemensamt garage i Bern. Foto: Förf.



och invändig värmeisolering med obrännbara stensplattor komma ifråga. Bild 27 visar ett exempel på ett sådant garage. Garage av denna typ kan, om det utföres med minsta möjliga luftvolym, enligt uppgift bli frostsäkert utan annan värmekälla än värmen från bilmotorn och kylvattnet, därest bilen användes regelbundet.

Garage för radhus och egna hem

Vid radhus och egna hem finnes många andra möjligheter att lösa garagefrågan än att slentrianmässigt förlägga garaget till källaren med en brant nedfart, som styckar sönder och spolierar tomten samt vintertid bereder olägenhet genom halka och snöanhopning. En förläggning till källare bör som regel vara motiverad av att terrängen faller så att garagenedfart ej behöver ordnas.

Om man utgår ifrån att mindre garage i framtiden kan få utföras helt i trä även om de sammanbygges med huvudbyggnad, vilket är brukligt i Amerika, är många estetiskt och praktiskt goda lösningar möjliga. Garaget kan t. ex. förläggas så att en solig hörna för uteplats erhålles eller så att en besvärande insyn från grannen eller gatan undviks. Möjligheten att placera garagen parvis intill den gemensamma tomtgränsen bör också beaktas, varigenom gatubilden ofta kan berikas.

Ibland kan det vara fördelaktigt att ordna en för flera egna hem eller radhus gemensam garageanläggning, vilket väl låter sig göra när bebyggelsen

sker i ett sammanhang. Förutom det minskade störningsmomentet kan härigenom större smidighet erhållas med hänsyn till den varierande förekomsten av bilar hos olika familjer. Man bör dock beakta att gångavståndet från garaget till bostädernas entréer måste vara litet. Bild 26 visar en gemensam mindre anläggning inom ett villaområde i Bern.

LITTERATURFÖRTECKNING

Billismen i Sverige 1955. Utgiven av Sveriges Automobilindustriförening.

Bygg III, Husbyggnad. Kap. 545 Garage av civilingenjör svr Åke Grauers.

Byggmästaren 1951, nr 14, sid. 217. Parkeringshus för Stockholm av civilingenjör svr Åke Grauers.

Garagen und Tankstellenbau. Rolf Vahlefeld, Friedrich Jacques. Verlag Callway, München, 1953.

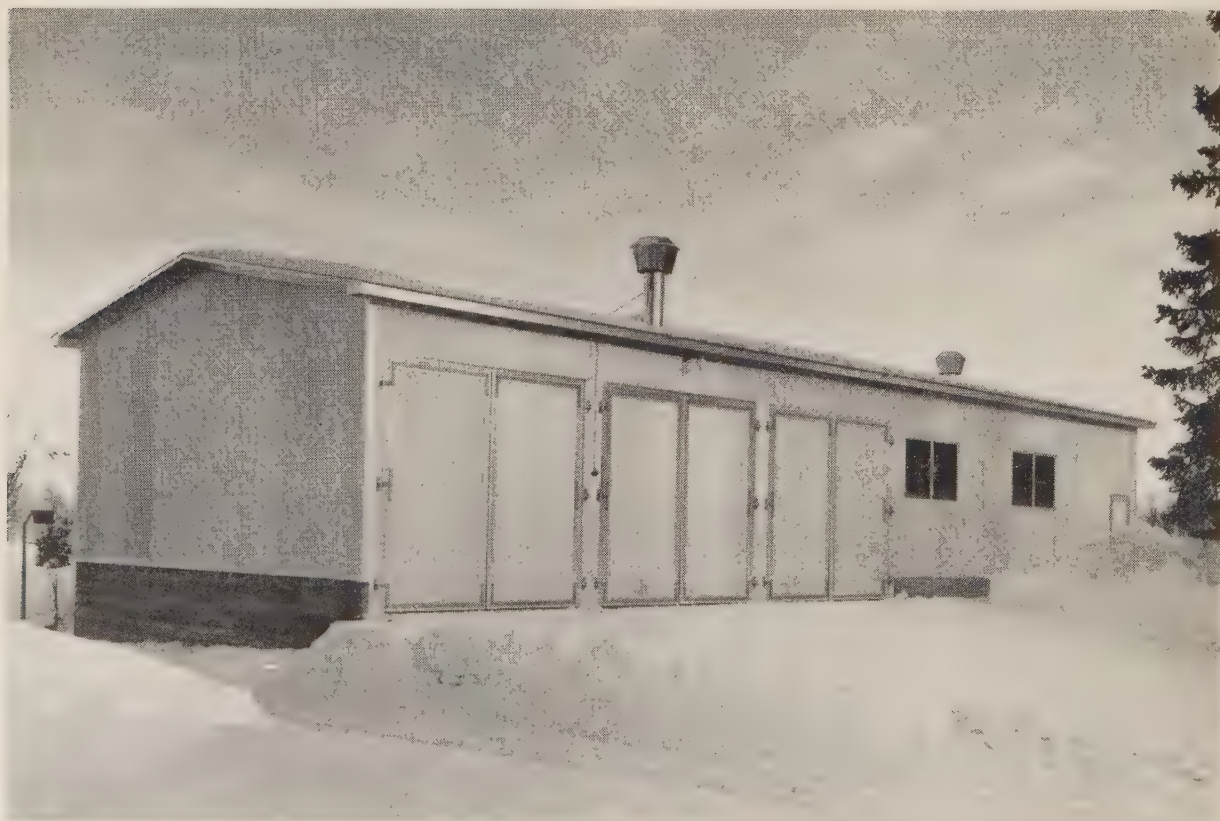
Generalplan för Stockholm 1952. Stadsplanekontorets förslag upprättat under åren 1945–52.

Saneringsfrågan. Betänkande om förnyelse av stadssamhällets bebyggelse. Statens offentliga utredningar 1954: 31.

Svensk Lokaltrafik. Organ för Svenska Lokaltrafikföreningen, Häfte 3, 1954. Kunna bussar utan olägenhet uppställas utomhus?

Teknisk Tidskrift, 1956, nr 6, sid. 114. Mekaniskt garage av svensk konstruktion.

Nedan: Bild 27. Garage i termokonstruktion vid radiofabriken AGA i Gävle. Foto: Carl Larsson, Gävle





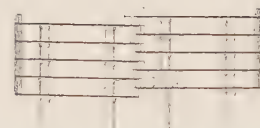
PARKERINGSHUS I SALT LAKE CITY, USA

DK 725.38 (73)

Parkeringshuset har uppförts för ett centralt beläget varuhus i Salt Lake City, USA, för att minska konkurrensen från varuhus i förstäderna med bättre parkeringsutrymmen. Det är avsett för självparkering och rymmer 572 bilar.

Då delar av byggnadsplatsen under hela byggnadstiden måste hållas tillgänglig för trafik har parkeringshuset byggts med monteringsfärdiga betongpelare. De fem betongbjälklagen har gjutits i byggnadens översta del och därefter i sektioner hissats ner längs pelarna till sina resp. lägen. De kontinuerliga stålroren längs fasaden beräknas stoppa en 2 tons bil vid 35 kms hastighet. Byggnadskostnaden har varit 900 dollar per bilplats.

Arkitekt: Laurence G Farrant. Konstruktör: Bowen, Rule & Bowen.

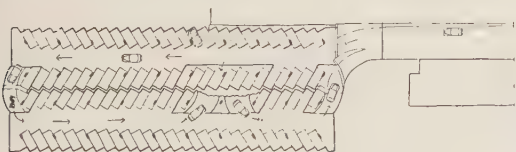
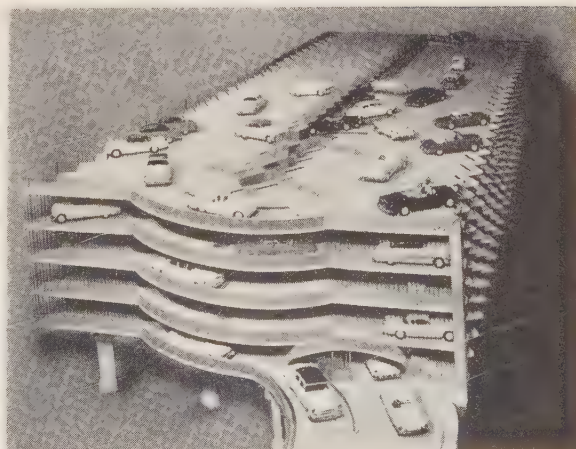


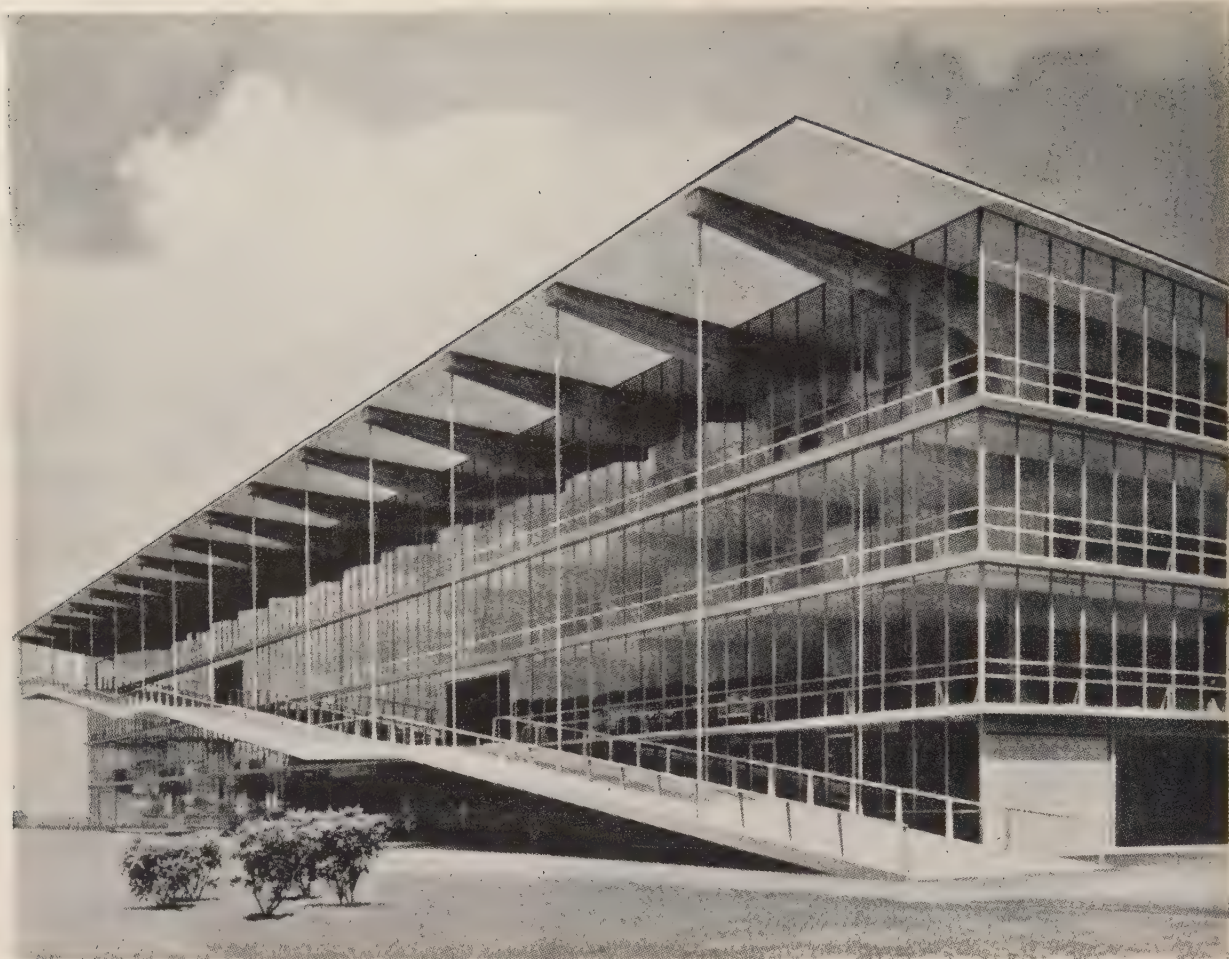
Nedan t. v: Plan. Skala 1: 2 000

Ovan: Tvärsektion. Skala 1: 1 000

Nedan: Modellfotografi

Fotografier: Hal Rumel





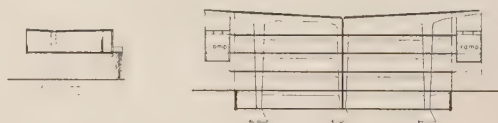
PARKERINGSHUS I DÜSSELDORF, VÄSTTYSKLAND

DK 725.38 (43)

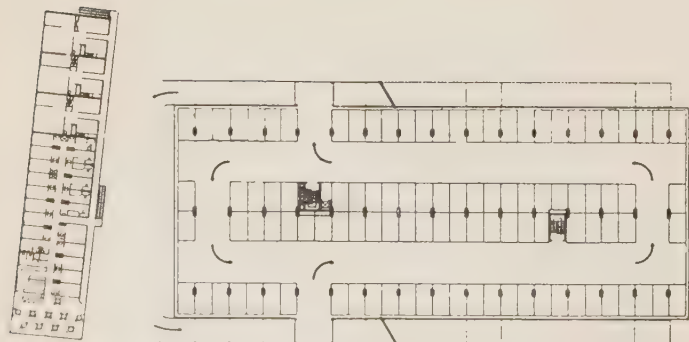
Byggnaden är belägen vid en vägkorsning med mycket stark trafik från och till Ruhrområdet. Den har fem våningar, varav en under mark, och rymmer ca 700 bilar. I anläggningen ingår en större servicestation, hotell med tjugo bäddar och restaurang.

Parkeringen försiggår utan hjälppersonal. Motellet är en friliggande byggnad placerad framför infarten och upplyft på ett fåtal kraftiga betongstöd. Under motellet ligger bensinstation, portierloge, kassa m. m.

Arkitekt: *Paul Schneider-Esleben.*

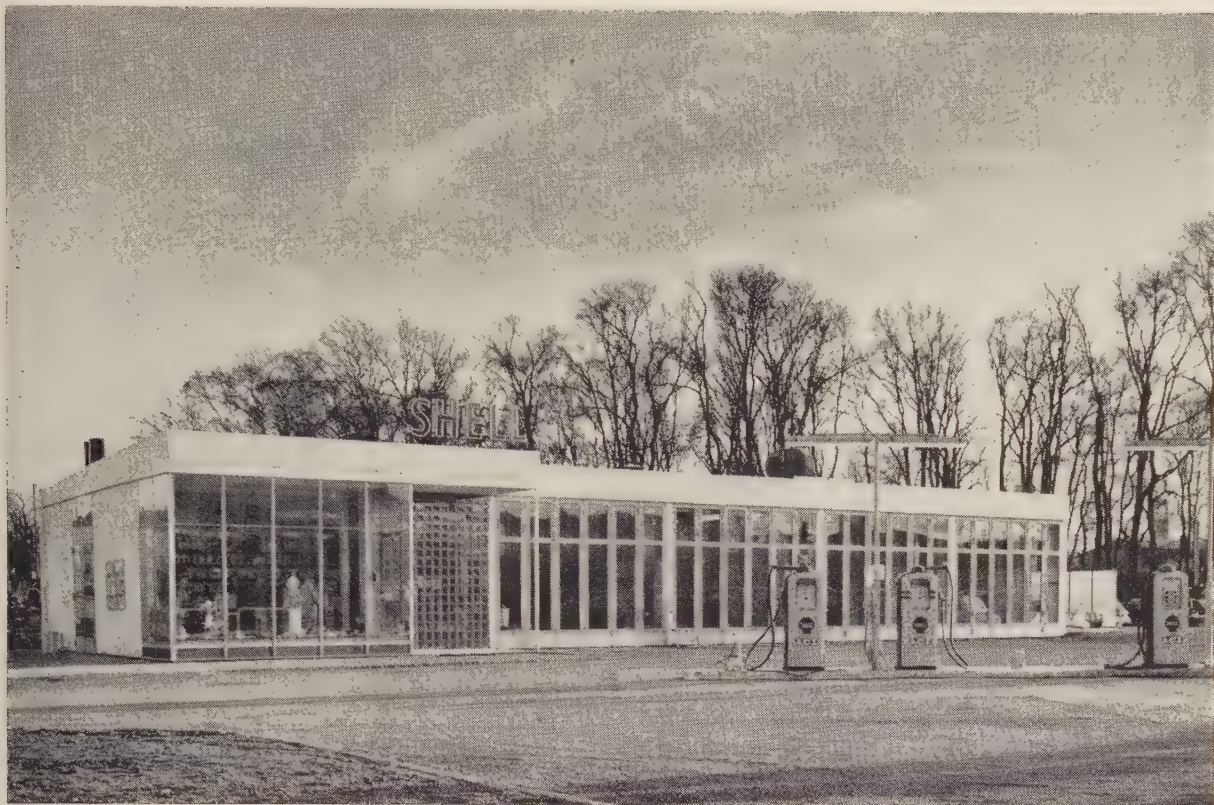


Ovan: Tvärsektioner av motellet och parkeringshuset



Nedan t. v: Normalplan av parkeringshuset och motellens överplan





SERVICESTATION I GÖTEBORG

Arkitekt SAR Bengt Hidemark

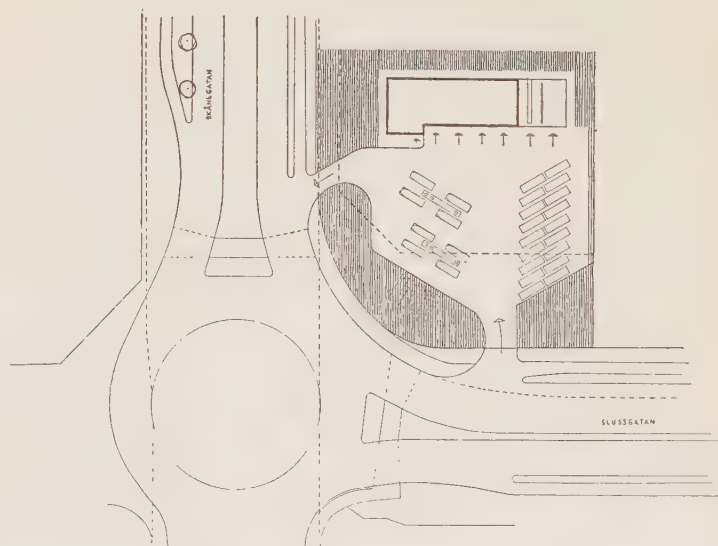
AB Svenska Shell har vid Ullevi uppfört en större servicestation med 4 hallar, utvändig smörj- och spolplats, 8 st. påfyllningsplatser samt en större parkering för bilar till servicen.

Stationen som planerats i samråd med ingenjör A Adlercreutz, Sv. Shell, har gjorts öppen och rymlig för att snabbt kunna betjäna kunderna. Så tillvida har påfyllningsplatserna erhållit omkörningsfiler för att minska väntetiden vid pumparna.

Stationsbyggnaden är ett källarlöst elementhus med våningshöga siporexelement i standardlängder. Den har lösts som ett skivhus med en serie tvärställda skivor av stående element vilka bär takelementen. Fram- och bakvägg har utfackats med vikportar och glaspartier resp. fönsterband och låga element. Ytterväggarna har efter fasning och fogning plastbehandlats.

DK 726.38 (485 Göteborg)

Medhjälpare vid arkitektarbetet har varit arkitekt SAR Thorwald Pedersen. Konstruktör: Civilingenjör Gunnar Holmer, VVS-konstruktör: AB Värmekonsultbyrån. El-konstruktör: Ingenjör Bror Hellström. Kontrollant: SAR:s centralkontor i Göteborg.



Vinjetten: Fasad mot Slussgatan. Foto: Lennart Olson

T. h: Situationsplan. Skala 1: 1 200

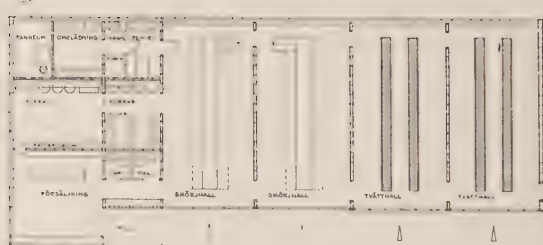


Ovan: Inblick från försäljningslokalen mot smörjhallarna

T. v: Entrén till försäljningslokalen

Nedan t. v: Interiör från en av smörjhallarna

Fotografier: Lennart Olson



Fasad och plan av servicestationen. Skala 1: 400



REGNSKYDD OCH KIOSKER PÅ FRIDHEMSPLAN I STOCKHOLM

Arkitekter SAR Hans Borgström och Bengt Lindroos

De nya byggnaderna på Fridhemsplan består av Spårvägens trafikiosk, Pressbyråns försäljningskiosk med lager samt stadens toaletter m. m. för allmänheten. De båda förstnämnda ligger inkrupna under ett regnskyddande skärmtak.

Anläggningens längdaxel överensstämmer i huvudsak med Drottningholmsvägens från vars början skärmtaket tecknar sig som »Porten mot väster».

Kioskerna är utförda med väggar dels av rött fasadtegel, del av gula och svarta 10 mm polerade invaritskivor i T- och L-järnsstommar. Taklister och ytterdörrar kopparklädda.

Skärmtakets pelare utgöres av två st. UNP 12 hopsvetsade till en kvadratisk sektion.

För att få så tunn takskiva som möjligt valdes ett balksystem där balkarna får samma belastning. De fyra inre balkarna (Dimel 24) är sammanfogade till en »gullstol» som genom armarna är upplagd på ytterrämen (INP 32).

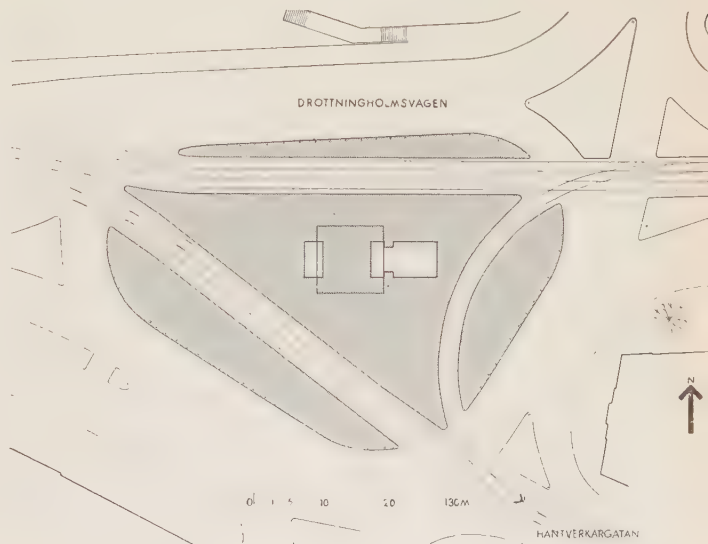
Takundersidan består av spåntad, sågad granpanel.

DK 625.748.2 (485 Stockholm)

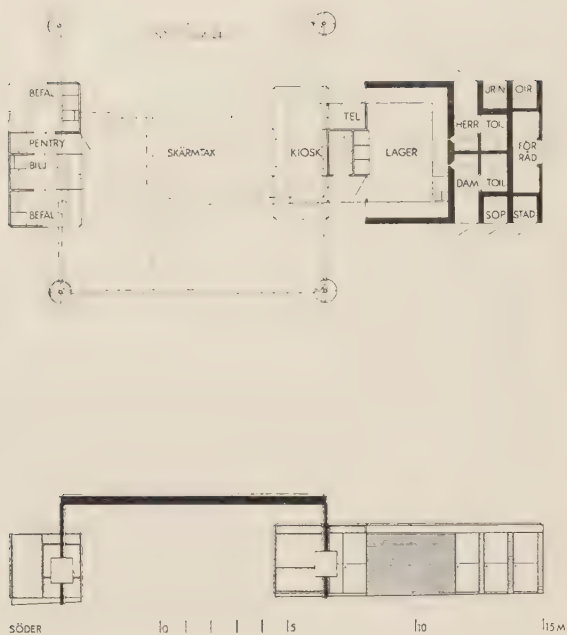
Byggherre: AB Svenska Pressbyrån.

Byggmästare: Byggnadsingenjör Nils Sture Person och Slottsbrons Snickerifabrik.

Konstruktör: Civilingenjör SVR Claes Kjellgren.



T. h: Situationsplan. Skala 1: 1 200

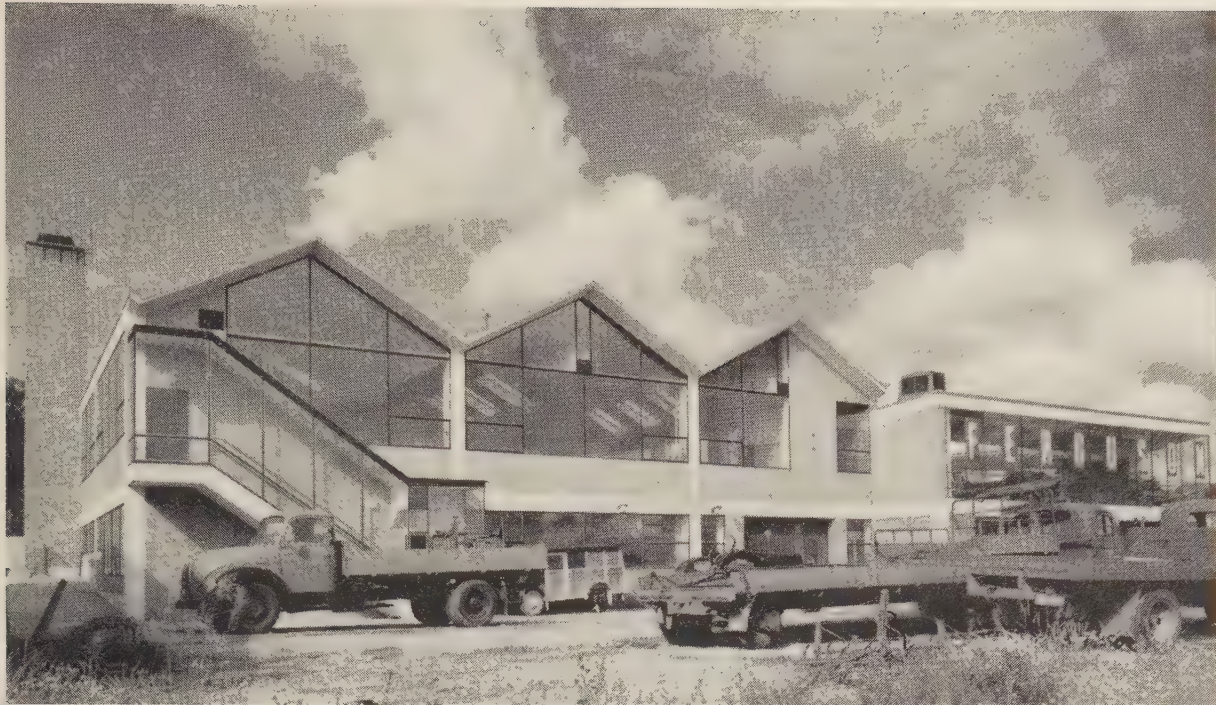


Ovan: Plan och fasad. Skala 1: 300



Fotografier: Lennart Olson





BIL- OCH TRAKTORUTSTÄLLNING MED VERKSTAD I LUND

Arkitekter SAR Fritz Jaenecke och Sten Samuelson

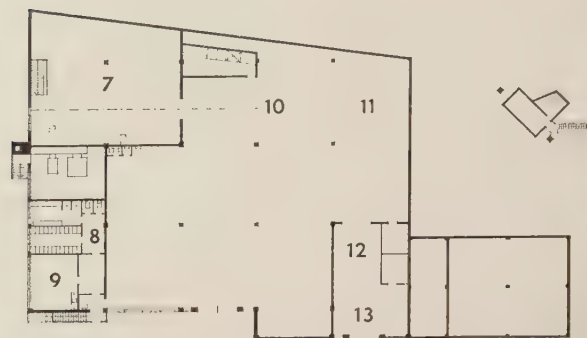
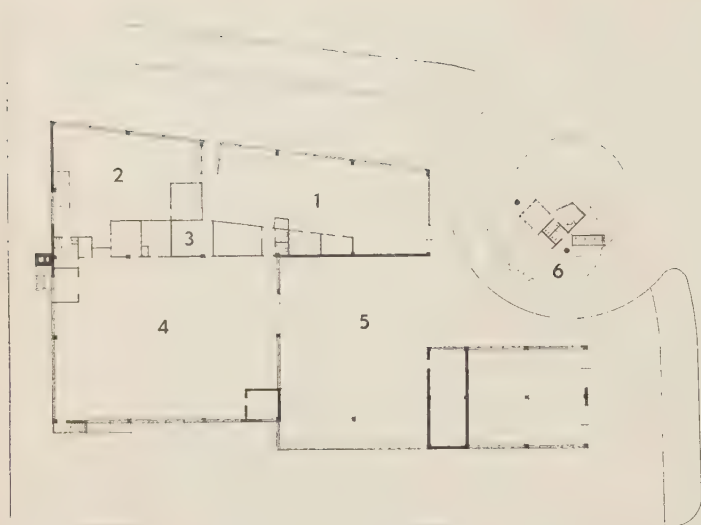
Tomten för byggnaden ligger vid korsningen Motorvägen Malmö–Lund och Dalbyvägen och orsakade genom sin minimala storlek och de för Skåne relativt stora nivåskillnader mellan de angränsande gatorna en del svårigheter. Utställningshallen ligger vid Dalbyvägen, som är huvudinfartsvägen till Lund. I anslutning till utställningen ligger kontorsrum, rum för försäljare, verkstadskontor samt lager för reservdelar. Själva verkstadslokalen når man över en delvis övertäckt uppställningsgård. I undervåningen, som ligger i nivå med Tellusgatan, är lager- och uppställningsutrymmen för bilar samt lager för tyngre

DK 72.4 (485 Lund):629.11

reservdelar inrymda. Dessa lagerutrymmen står i direkt förbindelse med reservdelslager och försäljningen i övre våningen. Med direkt infart från gatan ligger målarverkstad och sprutbox. I denna undervåning finns också omklädningsrum, tvättrum och lunchrum för personalen. En utvändigt inglasad trappa förbinder med den övre våningen.

Byggnaden är utförd i betongkonstruktion. Undervåningen är delad i fält om ca 8×8 m. Bjälklaget häröver är utförd av armerad betong som mushroomkonstruktion. Taket över bottenvåningen är ett veckat tak, dvs. en skivkonstruktion, som över





Ovan t. v.: Bottenplan. Skala 1: 800

Ovan: Sektion och plan av undervåningen. Skala 1: 800. 1. utställningshall 2. reservdelslager 3. kontor 4. verkstadslokal 5. uppställningsplats 6. bensinstation 7. tyngre reservdelar 8. omklädn. 9. lunchrum 10. utlastn. med telfer 11. uppställning 12. sprutbox 13. målarverkstad

verkstadslokalen har en fri spännvidd av 18×24 m. Den fria spännvidden över utställningshallen och lager är ca 12×40 m. Taket är utvändigt isolerat med kork och täckt med papp. Invändigt är målat direkt på den synliga betongytan.

De stora fönstren i verkstadslokalen är glasade med Poly-glas, dubbla spegelglas, som är svetsade ihop. Golvvärmslingor ligger såväl i verkstadslokalen som i utställningshallen. Golvbeläggningen består i utställningen av vit marmor, i verkstadslokalerna av röda mycket hårt brända keramikplattor, s. k. Bündnersteine, tillverkade i Tyskland. Fett och oljor fastnar inte på dessa plattor, så att den vackra röda färgen också i den oljiga verkstaden bibehålles.

Utvändigt är mellan de synliga betongdelarna utfackat i undervåningen med rött Veberöds-tegel, i den övre våningen med gröna glaserade Höganäs-plattor. De synliga betongdelarna är vitmålade. Vid

infarten är en bensinstation placerad med ovalt skyddstak av betong på 2 pelare. Servicebyggnaden är utförd av järnkonstruktion och klädd med gul emaljerad plåt. Servicebyggnaden innehåller också ett litet kaffekök för servering av kaffe och bröd till bilisterna.

Den planerade smörj- och tvätthallen, som skall avsluta uppställningsgården är inte utförd än.

Byggnaden är planerad år 1953 och byggd 1954.

Byggherre har varit *ANA* i Nyköping och *Farm & Motor*, Lund. Byggnadsarbetena är utförda av *Skånska Cementgjuteriet*, Malmö. Konstruktör har varit civilingenjör *Stig-Ake Wermén*, Malmö.

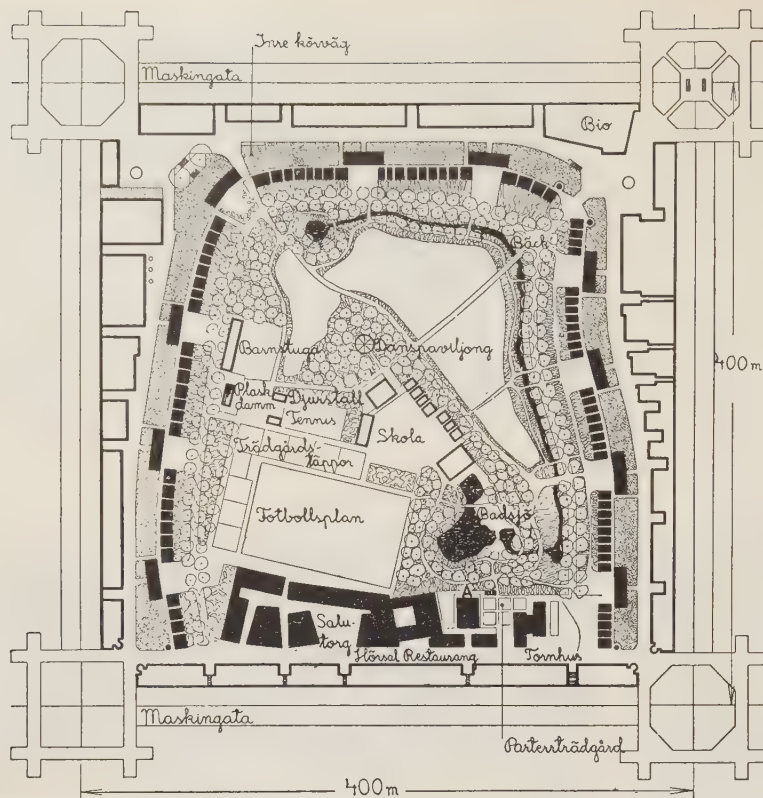


Galler och Griller

En promenad med kamera i Saltsjöbaden

Foto: Bo Hertzman-Ericson





LITTERATUR

Flätverket – drömmen om staden av Julius Järnåker. Almqvist & Wiksell, Stockholm. Pris 23 kr.

I Sverige är vi inte bortskämda med böcker skrivna av arkitekter, framför allt inte böcker, som inte är avhandlingar eller har andra praktiska ändamål. Julius Järnåker, som är distriktsarkitekt i Hedemora tingslag, har skrivit en bok, *Flätverket* – en dröm om staden, som är avsedd att köpas och läsas som böcker mest. Dvs. riktigt så är det inte. I bokens avslutande del redogörs för ett idéprojekt till en »ideel stadsplaneenhet» och de tekniska förutsättningarna för dess förverkligande. För detta projekt sökte författaren utan framgång anslag hos Statens nämnd för byggnadsforskning. Avslaget inspirerade honom att för offentligheten framlägga sina synpunkter på arkitekturen och samhället i allmänhet och ge en ideologisk bakgrund till sitt projekt. Det är ganska hedervärd att en arkitekt i vår jäktade tid skriver en bok även av en sådan anledning.

Boken har mycket välvilligt recensrats av en så erfaren man som Alf Ahlberg. Det är egentligen ganska överraskande. Det beror kanske på att boken är en exponent för den jargong, som f. n. härskar inom stora delar av arkitektkåren och som uppskattas av den allmänhet, som intresserar sig för vad arkitekten gör. Arkitektens arbete spänner över stora områden. Han väljer bland medarbetares och konsulters uppslag vägled av erfarenhet, faktiska kunskaper och en mer eller mindre utvecklad intuition. Tvånget att ha syn-

punkter på allt som hör till yrket följer honom gärna ut i privatlivet. Många arkitekter har och formulerar gärna synpunkter på mycket, som de inte förstår, politik, konst, vetenskap, uppföstran, litteratur osv. Och de gör det oförfärat och ofta med en ganska charmfull yrkesjargong, som skaffat dem många supporters. Denna bok är ett exempel härpå, debatten är fullständigt universell och diskussionsmetoderna ogenerade och fördomsfria. Goda förbindelser upprätthålles med erkända storheter, Ruskin, Mumford, Spengler, Hesse, Göran Schildt, Dante, Lin Yntang etc. Byråkrater, sociologer och andra små kryp – filistrar kallar författaren dem – blir duktigt åthutade.

Bokens huvuddel består av fjorton essäer, där Järnåker framlägger sin syn på arkitekturen och samhället. Hans idé är i stort denna. Under de sista 100 åren har byggnadskonsten påverkats av en rationell, apollonisk kraft och en irrationell dionysisk. Ingen av dessa krafter har fått överhanden. En förening till en dualistisk arkitektur är eftersträvsvärd och redan skönjbar. Den har sin konstnärliga och känslomässiga rot i landskapskänslan. Och den är »rumsodlande» till skillnad från funktionalismen, som var rumsupplösande enligt Järnåkers åsikt.

Denna nya arkitektur skall utrustas med ett formspråk, som är miljöbundet och psykologiskt förankrat till skillnad från funktionalismen vars »medvetna chockverkan, dess strävan till egocentrisk monumentalitet verkade repellerande på miljökänslan». Det nya formspråket märks redan nu »i att fasaderna börjar utföras i ett rutmönster där fönstrens karaktär av individuella murhåll försvinner». Rutmönstret och flätverket blir för Järnåker symbolerna i

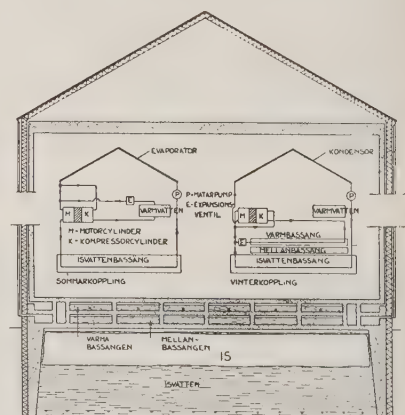
det nya formspråket, som fiffigt nog kan förverkligas i mosaiken, den nya folkkonsten, utövad i hobbylokaler av lyckliga människor präglade av ett miljöbetonat folklyne.

Järnåker för sedan resonemanget över på ett aktuellt plan: bostadsproduktionen. Han anser att de nu gängse bostadshusen, trevåningshuset, tornhuset (hans namn på punkthuset) och småstugan inte kan tillfredsställande samordnas i en stadsbildning. I stället lanserar han gallerihuset, som består av en konstruktiv stomme, ett galleri, i vilket lägenheter kan stoppas in i önskat antal. Lägenheterna nås med hjälp av hissar i centralt placerade hiss- och trapp-torn och öppna gångar längs husets ena sida. Ett laubenganghus med andra ord.

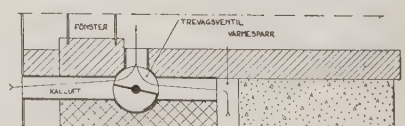
Stadsplaneunderlaget är ett rätvinkligt rutnät med gator i två plan. Körtrafiken går i det undre planet och gångtrafiken i det övre. Kvartersrutornas sidor är 400 m. Innanför det kvadratiske gatunätet ligger närmast industri och handelsbyggnader och därefter det ringformade gallerihuset. Skulle naturen vrenskas, tänker sig Järnåker att stora caterpillars skall hyvla av den och möjliggöra denna geometriska stadsplan.

Vissa missförhållanden i samhället måste först rättas till innan denna idealstad kan byggas. Produktionstekniken skall omorganiseras, delvis genom centralisering, delvis genom en kraftig decentralisering. Finansieringen skall reformeras. Men framför allt måste stadsplanekonsten förnyas och självklart i samband härmed byggnadslagstiftningen omarbetas. Studiet av samhället måste vidare intensifieras och ledas in i nya spår. Sociologin har fått det hela om bakfoten och sysselsätter sig med oväsentligheter. Det viktiga i samhällsforskningen är studiet av kommunikationerna.

Härmed avser Järnåker inte bara tåg, båtar, bilar osv. utan i högre grad kommunikation i tal och skrift mellan människor och mellan myndigheter. Han sä-



Förslag till nytt uppvärmningssystem med värmemagasin i form av stora vattenbassänger och värmeväxlare. Infällt kopplingsschema över anordningarna



Trevägsventil under fönster

ger: »Ett studium av samhället som kommunikation torde visa att det allra mesta av mänskligt handlande går ut på transporter och att denna transporter genom civilisationsutvecklingen undan för undan tekniserats och transformerats till intellektuellt arbete, arbete på papper. Vår civilisations ödesdigra svaghet är att denna teknisering och transformering hotar att växa oss över huvudet och förkväva sin egen förutsättning och primus motor: det individuella väljandet, det personliga livet. För att komma tillrätta med denna svaghet måste vi avsubjektivera civilisationen från alla värderingar, positiva och negativa, och rationalisera kommunikationstekniken så att vi i möjligaste grad frigöres ur den, ur vår mellanställning mellan maskin och människa.»

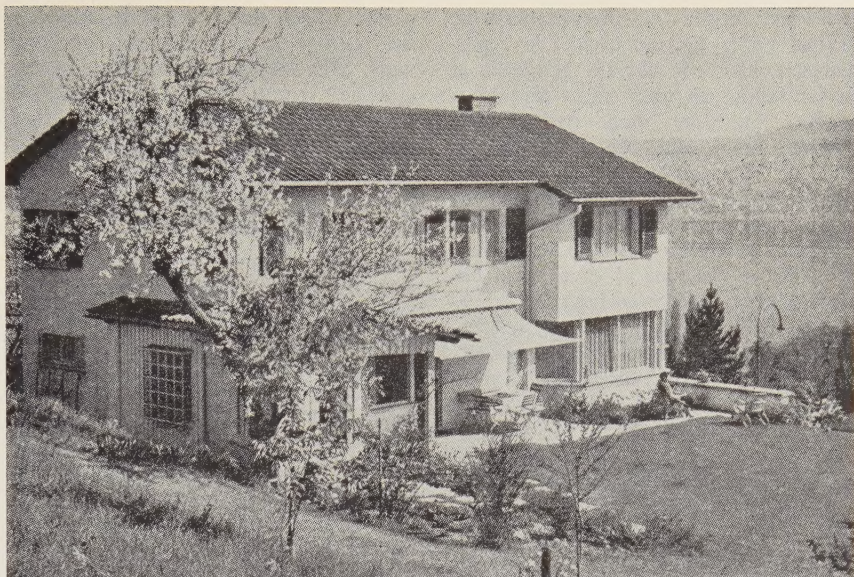
Boken avslutas med en teknisk redogörelse för »den ideella stadsplaneenheten» och ett gallerihus. Stadsplaneförslaget är schematiskt liksom bostadsplanerna. De tekniska anvisningarna är orealistiska. Hela förslaget röjer en brist på proportioner. En stor del av redogörelsen upptages av ett mycket detaljerat förslag till ett nytt uppvärmningssystem. Varje byggnad utrustas med värmemagasin i form av stora vattenbassänger och värmeväxlare, vilket skulle resultera i en utomordentligt låg uppvärmningskostnad. Fullständigt gigantiska framtidsperspektiv öppnar här Järnåker.

När man läst boken en gång, är intrycket att man suttit en kväll och hört en kollega filosofera om allt mellan himmel och jord vid en grogg – impulsivt, ganska befängt men inte utan intresse. Jag tror säkert att många arkitekter har nöje och nytta av att läsa hans bok. När man läser boken en gång till blir intrycket mer negativt. Framställningsformen stöter. Den är ologisk, osaklig, mångordig och obehagligt självtillräcklig. Det sammanhänger nog i hög grad med att Järnåker inte är en professionell författare; han är osäker på effekten och går till ständiga överdrifter i uttrycken.

Bortser man från formen och ser på innehållet saknar boken originalitet men har andra förtjänster. Den rör vid aktuella problem och stimulerar till eftertanke och framför allt till motsägelser.

Det är också intressant att se hur Järnåker precis som många andra författare till idéförslag för stadsplaner och bostadsförsörjning inte tar någon politisk ståndpunkt. Det är överraskande att se hur våra dagars stadsplanerare blundar för det självklara förhållandet att stadsplanering är helt beroende av det rådande ekonomiska samhällssystemet. Varudistribution och handel i dag i Sverige t. ex. är ännu kapitalistiskt organiserade trots en politiskt socialistisk majoritet. Stadsplanearbetet bedrivs så som om detta förhållande alltid skulle gälla. Det är ju otänkbart. Stadsplanearbetet i dag är till allra största delen orealistiskt, en formalistisk lek med mönster, där modet ändras år från år.

Per-Olof Olsson

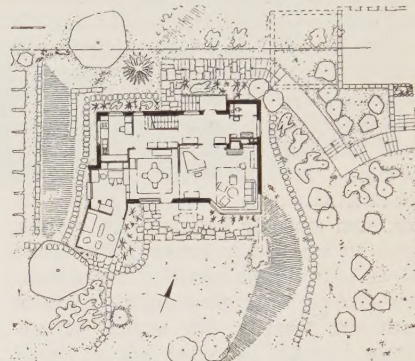


Das Haus des Architekten. Architect's Homes. La Maison de l'Architecte av Robert Winkler. Verlag Girsberger, Zürich 1955. 224 sid. Rikt illustrerad

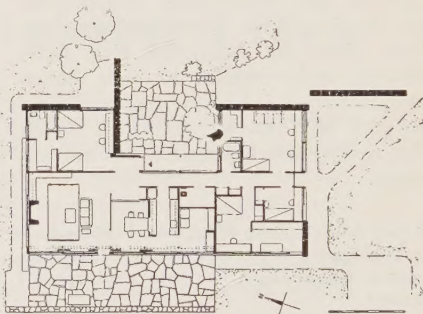
Med fog bör man kunna anta, att en arkitekt har möjlighet och önskan att uttrycka både sin personlighet och sitt arkitektoniska tänkande när han bygger åt sig själv. Arkitektens eget hus bör med andra ord kunna tjäna som en spegel för tidens arkitektur.

Därför är det klart, att anspråken och förväntningarna äro högt ställda, när man öppnar en bok om arkitektvillor. »Das Haus des Architekten» är en bildbok med villor byggda omkring eller efter 1940 från de flesta av världens västorienterade delar. De valda villorna äro behandlade utförligt med planer, sektioner och hela serier av interiör- och exteriörfotografier. Utförligheten inkräktar delvis på den grafiska slagkraften och kompositionen, som ej når lika högt, som i exempelvis de arkitektböcker, som ges ut av Museum of Modern Art i New York.

T. h. och nedan: Arkitekt Marcel Breuers bostad i New Canaan, USA. Byggnadsår 1951. Plan i skala 1:600 och interiör av vardagsrum (föräldrarnas sovrum till höger)



Ovan: Arkitekt Robert Winklers bostad vid Zürich, Schweiz. Byggnadsår 1950. Exteriör och bottenplan. Skala 1:600



Tyvärr infrias ej förhoppningarna. Frågan ställer sig, om urvalet är representativt eller om vår tid hemfallit åt en fantasilös och torr, starkt traditionsbunden intimism utan nyskapandets friskhet. Litet elakt kan man säga att Europa, i synnerhet från Schweiz och norrut, enligt boken karaktäriseras av idyllen med täppan och äppelträdet. Vår tids nya konstnärligt arkitektoniska uttrycksmedel utnyttjas ej eller ha ej blivit förstådda. Dualiteten inom en bostad mellan världsfrånvändheten och ron, som ej få vara negativistiska, och accepterandet av den föreliggande verkligheten borde kunna skänka bostaden kontrastrik variation.

De flesta av bokens europeiska arkitekter vårdar sig kärleksfullt om detaljen och materialvalet ofta på ett finurligt sätt och på bekostnad av den arkitektoniska helheten, detta som är kriteriet på god arkitektur. Byggnaderna äro välstuderade och på sitt traditionella sätt förfinade. Kontakten mellan hus och landskap är ofta utomordentlig. Bristen på verkligt inspirerande rumssammanhang är anmärkningsvärd.

Schweiz, som är utförligast representerat, visar sig i villabyggeriet stå nära Sverige. Vårt land företrädes av två av 40-talsreaktionens traditionsbundna villor, som man får betrakta som typiska, trots att man skulle kunna nämna några få, särskilt utställningsvillor, där arkitekten sökt sig fram efter linjer i resonans med den tekniska och andliga utvecklingen i övrigt. Till saken hör att svensk villaarkitektur är en föga omhuldad konst.

Det jag saknat hos Schweiz och Sverige är den stimulerande expressivitet och de dynamiska rumsbildningar, som talar direkt till åskådaren med självständigt språk ungefär så, som Aaltos sommarbostad i Finland har förmågan att göra. Här visar sig skillnaden mellan den nyskapande konstnären och eklektisten.

Nedan: Arkitekt Victor de la Lamas bostad i Mexico-City, Mexico. Byggnadsår 1953—54. Den överbyggda simbassängen (lek- och vardagsrum i fonden)

För USA:s del har endast arkitekter med europeiskt ursprung eller påverkan valts. Man kan därför påstå att urvalet ej är helt representativt. I sammanhanget hade det varit intressant att se något exempel på den villatyp, som företrädes av Frank Lloyd Wright-skolan eller The Bay Region Style, som utbildats i norra California.

När man jämför Europa med Amerika och Japan frapperas man av den europeiska slutenheten och den amerikansk-japanska öppenheten i rumskomposition och landskap. »Vackra rumssammanhang» här hemma förmedlas nästan undantagslöst av en dörr i vägg, och detta tror jag vara en generell iakttagelse. I princip är det fortfarande cellen, lådan som är enheten. Man har här ej förståelse för de intressanta rumsbildningar med multi-purpose, där det arkitektoniska uttrycksmedlet är varandra skärande rumsvolymer, som genom sitt arrangement skenbart ger intryck av fyrdimensionell oändlighet. Denna rumskonception lanserades redan på 1890-talet av Chicago-skolan med Frank Lloyd Wright och återkommer i Europa omkring 1910 hos kubisterna och de med dem besläktade konstnärerna. Möjligen finns det en väsentlig skillnad mellan de två, så att Chicago-skolan arbetade med luftvolymer — space — medan de europeiska arkitekterna och konstnärerna arbetade med materiella volymer — klossar.

Samma uttrycksmedel, det oavslutade, plastiska rummet, finner man också i nutida stadsplanering i USA, där det är nödvändigt, liksom det kommer att bli här, att utforma vägen i landskapet utan några hinder varken från korsande trafik eller bebyggelse. Man inför något av fjärde dimension i stadsbilden, vilket kan illustreras av ett nattpotografi taget på lång tid av en bilväg. När det gäller villor får motsvarigheten demonstreras av Victor de la Lamas hus i Mexico City eller av Marcel Breuer's hus i Connecticut, vilkas principer även skulle passa svenska förhållanden.

Gösta Edberg

INKOMMEN LITTERATUR

Nedanstående böcker har insänts till tidsskriften för omnämnande eller recension och försäljes genom AB Byggmästarens förlag endast där så direkt anges.

Stockholms stads småstugor 1955—57. Utgiven av Stockholms Stads Fastighetskontor. Stockholm 1955. 26 sid. Rikt illustrerad

Skal de bygge eget hus af Jens Mollerup. 42 eenfamiliehuse. Anden samling. Arkitektens forlag. København 1956. 110 sid. 170 illustrationer. Pris 19: 50 D. Kr

Eric Mendelsohn av Arnold Whittick. Leonard Hill (Books) Limited. London 1956. 219 sid. Rikt illustrerad

AVGJORDA TÄVLINGAR

Inbjuden tävling om studentkårens och universitetets bebyggelse i kv. Ubbo, Uppsala

Uppsala Studentkår och Kungl. Byggnadsstyrelsen hade inbjudit arkitekter SAR Erik och Tore Ahlsén, Stockholm, Peter Celsing, Stockholm, Sigurd Lewerentz, Eskilstuna samt Sven Silow, Torbjörn Olsson och Magnus Ahlgren, Stockholm att uppgöra förslag till kårhus och konviktorium för studentkåren, administrationsbyggnad för universitetet, vissa gemensamma anläggningar såsom panncentral, garage, parkeringsplatser m. m. samt uthyrningslokaler för bl. a. AB Radiotjänsts uppsalastudio.

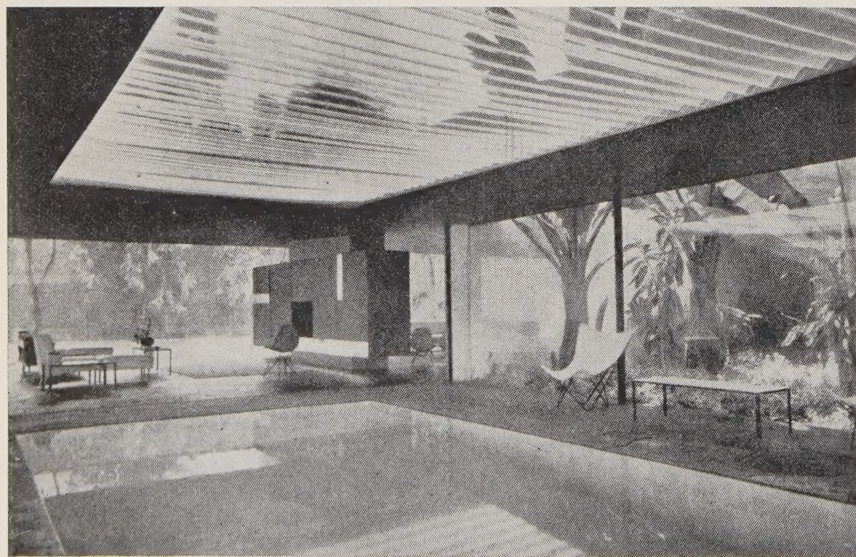
Förslaget »local» av arkitekter SAR Erik och Tore Ahlsén sattes främst och förordades att läggas till grund för utförande efter erforderlig bearbetning.

Prisnämnden utgjordes av jur. stud. Morgan Abrahamsson, Uppsala, professor Nils Ahrbom, Stockholm, byggnadsrådet Hans Brunnberg, Stockholm, länsarkitekt Viking Göransson, Uppsala, akademiräntmästare Sven Lindblad, Uppsala, professor Bror Rexed, Uppsala, generaldirektör Gunnar Wejke, Stockholm, vice stadsarkitekt Gösta Wikfors, Uppsala.

UTLYSTA TÄVLINGAR

Uppgift	Inlämn.-tid	Se Byggm.
Sim- och idrottshall samt ungdomsgård i Fagersta	21 sept. 1956	Nr A 4 56 s. XI
Kölner-domens omgivning	31 aug. 1956	Nr A 2 56 sid. X
Stadsplan för stadsdelen Sätra i Gävle	15 okt. 1956	Nr A 3 56 s. XVI
Försäkringshus i Oslo	15 okt. 1956	Nr A 4 56 s. XX

Lämna reproduktionsdugliga tävlingsritningar



Endast

Luxaflex

REGISTERED TRADE-MARK

persienn



**av brännlackerade, härdade
aluminiumlameller och vinylplastband
ger 165 kombinationsmöjligheter i färg**

LUXAFLEX är det perfekta persiennmaterialet för alla användningsområden och inredningsstilar. LUXAFLEX-persiennernas oöverträffade förmåga till homogen ljusspridning gör arkitekten rörligare beträffande färgvalet i inredningen, samtidigt som det stora urvalet lamellfärger ger ett nytt, smakfullt och dekorativt stilmedel. LUXAFLEX-persiennernas överlägsna förmåga att hålla stilen med ett minimum av underhåll gör dem vidare fördelaktiga ur ekonomisk synvinkel. Kontakta Hunter Douglas för närmare upplysningar och adresser på persienn tillverkare som använder LUXAFLEX-materialen.

HUNTER DOUGLAS HOLLAND

c/o STYCKJUNKARGATAN 5,

STOCKHOLM

TEL. 60 00 84



Tvättbara plastband

En fuktig trasa tar lätt bort även de mest envisa fläckar. Plastbanden är alltid oförändrat spänstiga, de sträcks inte, krymper inte och missfärgas inte.



Fjädrande aluminiumlameller

Lamellerna är härdade att fjädra tillbakatillutgångsläget t. o. m. vid böjning i 90° vinkel. Brännlackeringen kan inte rosta, flagna, spricka eller missfärgas.



Begär uttryckligen detta varumärke

Övertyga Er om att de persienn Ni beställer bär det »synliga och ändå osynliga» varumärket LUXAFLEX. Det är Er garanti för oöverträffad kvalitet.

När Ni begär MASONITE

har Ni också rätt att få

MASONITE

Kontrollera att varje platta på baksidan
är märkt



Trettio års erfarenhet borgar för att

MASONITE

är ett byggnadsmaterial av högsta kvalitet.

MASONITE

tillverkas uteslutande enligt den gamla
välrenommerade metoden.



Huvudförsäljare:

P. WIKSTRÖM J:or

Stallgatan 3, Stockholm C. Tel. 10 99 25.

Forts. fr. sid. XXII

bostadsförmedlingen har också till övervägande del varit inriktad på dessa lägenhetstyper.

Å andra sidan gör sig inom bostadskön det önskemålet allt mer gällande att byta till en större lägenhet. Ja, man har rent av kunnat beskriva bostadsbristen som en konsekvens av den allmänna standardhöjningen. Mäniskorna har länge velat bo bättre och rymligare. Nu har de också fått råd att göra det. Detta har lett till en påtaglig minskning i boendetätheten. Hur stark och snabb denna utglesning varit framgår av det exemplet att om stockholmarna 1955 nöjt sig med samma boendetäthet som tio år tidigare, så skulle vi under i övrigt lika förhållanden nu ha haft ett överskott på lägenheter, som hade räckt både till att försörja alla bostadslösa och till att skapa en ledighetsmarginal som skulle ha gjort det möjligt att få igång bostadsbytena på allvar.

En ökad rörlighet på bostadsmarknaden är ett starkt önskemål för många stockholmare som kommit att bo alltför långt från sin arbetsplats. En omflyttning, som närmar bostäder och arbetsplatser vore också ur allmänna synpunkter högst eftersträvarvärt i en stad som Stockholm, där gatorna i innerstan mestadels byggts i en tid, då man gick eller åkte efter häst, men inte för trafiken i bilismens tidevarv.

En betydelsefull förskjutning till byggande av större lägenheter kommer nu att ske i Stockholm. Fastighetsnämnden, som är stadens bostadspolitiska organ, har nämligen till grund för produktionsprogrammet för närmast kommande år lagt en ny fördelningsplan, som innebär att lägenheterna om högst 1 rum och kök begränsas till 10 % och tvårummarna till 20 %, medan trerummarna utökas till 55 % och större lägenheter till 15 %. Åtgärden får ses som ett viktigt led i strävandet att främja en ur bostadssociala och familjevårdande synpunkter önskvärd utveckling till rymligare barnfamiljebostäder.

Samtidigt har fastighetsnämnden anvisat mark för de närmaste årens bostadsbyggande. Nämnden har härvid räknat med en produktionsvolym av minst samma omfattning som i fjol. Bortom Vällingby skall Hässelby Gård och Hässelby Strand byggas färdiga. Söderut märkes i första hand Farsta, som tänkes bli ett storcentrum, en motsvarighet till Vällingby söder om Söder, vidare bebygges Östberga samt de ännu bara på kartan existerande stadsdelarna Rågsved och Hagsätra bortom Högdalen fram till Huddinge gränsen. Fruängen färdigställs och därefter börjar de tillgängliga markreserverna inom stadens gränser att sina.

Man kan ur flera synpunkter ifrågasätta lämpligheten att nu alldeles uttömma stadens marktillgångar. Det skulle sålunda vara fördelaktigt att framdeles kunna samordna kommande saneringar av innerstadens bostadskvarter med en utbyggnad av nya områden i periferin. En långsammare takt i Stockholms egen markexploatering förutsätter emellertid – om man skall kunna avveckla bostadsbristen inom rimlig tid – att grannkommunerna kan avsevärt utöka sin bostadsproduktion. Detta förutsätter i sin tur att åtskilliga problem klarläggas beträffande markdispositioner, investeringsresurser och trafikförbindelser, särskilt kommunikationerna med hela Stor-Stockholms jämförligt viktigaste arbetsplats, nämligen Stockholms city.

Härom pågår nu överläggningar mellan stadskollegiets Stor-Stockholmsdelegation och förortskommunernas planeringsdelegation. Det är att hoppas, att dessa överläggningar snabbt skall leda till positiva resultat, så att den totala bostadsproduktionen i Stor-Stockholm kan upprätthållas och helst ytterligare utökas.

(”Ur tidningen Stockholm nr 1: 1956”)